Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Советская Арктика

**ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ**

**ОРГАН ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ
СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ
ПРИ СНК СССР
И ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ
ГУСМП**



3 МАРТ 1939

Издательство Главсевморпути

СОДЕРЖАНИЕ



ОТ ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА ВСЕСОЮЗНОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (большевиков) и СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СССР.

Центральный Комитет Всесоюзной Коммунистической Партии (большевиков) и Совет Народных Комиссаров СССР с глубоким прискорбием извещают партию, рабочий класс и всех трудящихся, что 27 февраля, в 6 часов 15 минут утра, в Москве, после тяжелой болезни скончалась старейший член партии, ближайший помощник В. И. Ленина, член ЦК ВКП(б), депутат Верховного Совета СССР тов. Н. К. КРУПСКАЯ.

Смерть тов. Крупской, отдавшей всю свою жизнь делу коммунизма, является большой потерей для партии и трудящихся Союза ССР.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ВСЕСОЮЗНОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (большевиков).
СОВЕТ НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СССР.

ВОСЕМНАДЦАТЫЙ СЪЕЗД ПАРТИИ ЛЕНИНА — СТАЛИНА

С огромным воодушевлением и подъемом встретила армия советских полярников, как и весь советский народ, весть о созыве очередного XVIII Съезда ВКП(б). Решением Пленума ЦК ВКП(б) открытие съезда назначено на 10 марта 1939 года. Установлен следующий порядок дня XVIII Съезда партии:

1. Отчетные доклады: ЦК ВКП(б) — докладчик т. Сталин, Центральной ревизионной комиссии—докладчик т. Владимирский, делегации ВКП(б) в ИККИ — докладчик т. Мануильский.
2. Третий пятилетний план развития народного хозяйства СССР — докладчик т. Молотов.
3. Изменения в уставе ВКП(б) — докладчик т. Жданов.
4. Выборы комиссии по изменению программы ВКП(б).
5. Выборы центральных органов партии.

Пять лет прошло со времени предыдущего XVII Съезда ВКП(б), который вошел в историю как „съезд победителей". За истекшее пятилетие героический народ нашей родины, руководимый великим Сталиным, вписал новые грандиозные победы в золотую книгу социализма.

Разрешена основная историческая задача второй пятилетки — сметены с нашей советской земли все формы эксплуатации, окончательно ликвидированы все эксплуататорские классы, полностью уничтожены причины, порождающие эксплуатацию человека человеком и разделение общества на эксплуататоров и эксплуатируемых.

Труднейшая задача социалистической революции — социалистическая переделка сельского хозяйства — решена: завершена коллективизация сельского хозяйства, окончательно окреп колхозный строй. Безраздельно господствует во всем народном хозяйстве социалистическая система производства.

В соответствии с социалистической перестройкой экономики страны изменилась и классовая структура советского общества. Уже в 1937 году 94,4% населения страны было занято в социалистическом хозяйстве или тесно связано с ним. С тех пор эта часть населения еще больше увеличилась. Наше общество — это два дружественных друг другу класса — рабочие и крестьяне. Грани между этими классами, а также между ними и интеллигенцией постепенно исчезают, стираются. Морально и политически единый в своих стремлениях, советский народ является армией активных и сознательных строителей бесклассового социалистического общества, коммунизма.

В нашей стране „уже осуществлена в основном первая фаза коммунизма, социализм“, — говорил товарищ Сталин в своем докладе о проекте Конституции на Чрезвычайном VIII Всесоюзном Съезде Советов. Социализм, о котором мечтали многие поколения, прочно и незыблемо вошел в быт советского народа. Победа в СССР социализма и советской демократии законодательно закреплена в новой Сталинской Конституции — великой хартии свобод, прав и обязанностей советского гражданина.

Под знаменем и руководством Коммунистической партии и советской власти советский народ готов дать сокрушительный отпор всем и всяким враждебным покушениям извне на нашу страну. Воля народа и его единство — лучшая гарантия дальнейшего роста и расцвета нашей великой родины, гарантия победы коммунизма в нашей стране. „СССР вступил в новую полосу развития, в полосу завершения строительства социалистического общества и постепенного перехода к коммунистическому обществу, где руководящим началом общественной жизни должен быть коммунистический принцип: „От каждого — по его способностям, каждому — по его потребностям“. („Краткий курс истории ВКП(б)“.)

Все эти всемирноисторические победы и итоги истекшего пятилетия не пришли самотеком. Они завоеваны в героической борьбе с злейшими врагами социализма. Всей этой борьбой, как и всей нашей жизнью, руководит, ее вдохновляет и направляет большевистская партия.

Чтобы обеспечить победу социализма в нашей стране, партия Ленина — Сталина организовала борьбу с остатками враждебных классовых элементов, с враждебными классовыми влияниями в народном хозяйстве, в культурном строительстве, во всей политической жизни. Были раскрыты и разоблачены перед всем миром злодейские замыслы и кровавые дела троцкистско-бухаринских, буржуазно-националистических и прочих фашистских собак, шпионов, террористов, диверсантов и вредителей, запродавшихся иностранным разведкам. Разгром этих шпионско-вредительских банд расчистил путь для дальнейших и еще более мощных успехов нашей родины и советского народа.

Мудрая политика ленинско-сталинского Центрального Комитета обеспечивает мирный труд народов СССР. В сложнейшей международной обстановке, среди потрясений начавшейся второй империалистической войны, через все рифы и подводные камни, смело и решительно ведет партия Ленина — Сталина наш великий Союз Советских Социалистических Республик вперед, к коммунизму.

Всем памятен славный урок, преподанный героической Красной армией зарвавшимся японским самураям в дни боев у озера Хасан. Выполняя указание товарища Сталина, — ни одного вершка советской земли никому не уступать! — бойцы и командиры 1-й Отдельной Краснознаменной армии вышвырнули японцев с нашей земли. И если вновь враг посягнет на священные рубежи нашей родины, он будет разбит и уничтожен на его же территории.

„У нас есть имя, — говорил товарищ Молотов в докладе, посвященном двадцатилетию Октябрьской революции, — которое стало символом побед социализма. Это имя вместе с тем символ морального и политического единства советского народа. Вы знаете, что это имя — Сталин!“ С именем Сталина новые успехи завоевывают угольщики и трактористы, академики и летчики, моряки и работники искусств. С именем Сталина побеждали врага герои Хасана. С именем Сталина живет, трудится и

побеждает армия советских полярников, призванная освоить Северный морской путь, эту сталинскую водную магистраль, связывающую Запад СССР с Дальним Востоком, с форпостом социализма на Тихом океане.

Трудящиеся СССР хорошо помнят и руководствуются в своей практической работе наказом товарища Сталина:

„Нужно весь наш народ держать в состоянии мобилизационной готовности перед лицом опасности военного нападения, чтобы никакая „случайность" и никакие фокусы наших внешних врагов не могли застигнуть нас врасплох..." [1]

Борьба партии за построение социализма обогатила марксистско-ленинскую теорию, эту науку наук. Вышел в свет „Краткий курс истории ВКП(б)", энциклопедия основ марксизма-ленинизма, составленная при непосредственном участии товарища Сталина. Подытожив и обобщив опыт борьбы большевистской партии, показав марксизм-ленинизм в действии, на практике социалистического строительства, Центральный Комитет дал тем самым нашим кадрам острейшее идейное оружие, необходимое для того, чтобы еще успешнее вести борьбу за коммунизм.

XVIII Съезд ВКП(б) вносит новый замечательный вклад в марксистско-ленинскую науку. Он мобилизует партию, весь советский народ на решение новых исторических задач в эпоху третьей Сталинской пятилетки. В печати уже опубликованы тезисы доклада т. В. Молотова о третьем пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР (1938—1942) и тезисы доклада т. А. Жданова об изменениях в уставе ВКП(б), одобренные в основном Политбюро ЦК ВКП(б). На партийных собраниях по всей стране с огромным воодушевлением шло обсуждение этих замечательных документов. К ним приковано внимание всего нашего советского народа.

Тезисы доклада т. Молотова на XVIII Съезде ВКП(б), подытожив пройденный этап нашей родиной за годы второй Сталинской пятилетки, начертали путь дальнейшего народнохозяйственного и культурного строительства в годы третьей Сталинской пятилетки. Радостны, величественны итоги! Захватывающи, грандиозны перспективы!

Главной и решающей хозяйственной задачей второй пятилетки являлось завершение технической реконструкции народного хозяйства СССР. Эта задача в основном выполнена. „СССР превратился в независимую экономически страну, обеспечивающую свое хозяйство и нужды обороны всем необходимым техническим вооружением. По темпам своего развития промышленность СССР стоит на первом месте в мире" (из тезисов доклада т. В. Молотова).

Выполнена также поставленная вторым пятилетним планом задача подъема материально-культурного уровня трудящихся, с повышением уровня народного потребления в два раза и более. За прошедшие годы проведена в СССР настоящая культурная революция.

Две великие Сталинские пятилетки в корне преобразили Советскую страну. Первая пятилетка была завершена досрочно. Вторая пятилетка была выполнена за 4 года и 3 месяца. Третий пятилетний план намечает дальнейший могучий рост народного хозяйства, социалистической индустрии, прогресс и совершенствование ее технической базы, всемерное укрепление обороноспособности нашей социалистической родины.

---

[1] См. ответ товарища Сталина на письмо пропагандиста И. Ф. Иванова.

„Теперь, когда СССР сложился как социалистическое государство, закончил в основном техническую реконструкцию народного хозяйства и по уровню техники производства в промышленности и сельском хозяйстве стоит впереди любой капиталистической страны Европы, — теперь мы можем и должны во весь рост практически поставить и осуществить решение основной экономической задачи СССР: догнать и перегнать также в экономическом отношении наиболее развитые капиталистические страны Европы и Соединенные Штаты Америки, окончательно решить эту задачу в течение ближайшего периода времени" (из тезисов доклада т. В. Молотова).

Ключ к этому — в достижении высокой, подлинно социалистической производительности труда всех трудящихся СССР, в достижении такой производительности труда, которая немыслима и недостижима в капиталистических странах. Крепкая трудовая дисциплина, всемерное развертывание социалистического соревнования и стахановского движения, повышение качества хозяйственного руководства — вот необходимые условия для нашего продвижения вперед.

Социализм в нашей стране развивается на своей собственной, им самим созданной основе. Уже пробуждены и подняты для блага народа могучие производительные силы страны. Третья Сталинская пятилетка ставит задачу дальнейшего социалистического планового размещения промышленности, с тем, чтобы приблизить ее к источникам сырья и районам потребления, ликвидировать нерациональные и чрезвычайно дальние перевозки, добиться дальнейшего подъема экономически отсталых в прошлом районов СССР. Широкий переход к постройке средних и небольших предприятий во всех отраслях народного хозяйства, решительная борьба с гигантоманией в строительстве укоротит сами сроки строительства и рассредоточит новые предприятия по основным экономическим районам страны.

Тезисы предусматривают увеличение потребления трудящихся СССР более чем в полтора раза, увеличение численности рабочих и служащих, рост их заработной платы, рост зажиточности колхозников, усиление жилищного строительства. „Теперь дело идет не об уничтожении безработицы и ликвидации нищеты в деревне, — с этим мы уже справились полностью и навсегда. Теперь задача заключается в создании такого благосостояния и повышения культурности трудящихся, которые отвечают возросшим запросам советского народа, которые недостижимы для самых богатых стран капитализма и означают начало настоящего расцвета сил социализма, расцвета новой, социалистической культуры" (из тезисов доклада т. В. Молотова).

Третья Сталинская пятилетка ставит огромной важности политическую и хозяйственную задачу перед нами, работниками Севморпути. Тезисы т. В. Молотова требуют превращения к концу третьей пятилетки Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком.

В Арктике партийные и непартийные большевики добились значительных успехов. Советские люди твердо укрепились на арктической суше, обеспечивая тем самым успех морских перевозок. Но еще до конца не ликвидированы последствия подрывной вредительской работы гнусных врагов народа, пробравшихся в многие звенья Севморпути. Усиление большевистской бдительности во всей работе, дальнейшее

очищение рядов полярников от авантюристических и враждебных элементов — первостепенная задача. В кратчайшие сроки должно быть закончено строительство новых портов, заводов, ледокольного флота. Решительный перелом должен быть обеспечен в изыскании и освоении угольных и нефтяных месторождений на Севере, ибо создание собственной топливной базы является важнейшим залогом в успехе арктических навигаций. В предстоящей навигации 1939 года необходимо в полной мере учесть крупнейшие недостатки и ошибки прошлых лет. Самая решительная борьба должна быть объявлена беспочвенному прожектерству, всему, что отвлекает армию советских полярников от будничной, черновой и кропотливой работы по освоению Северного морского пути.

* * *

С огромным вниманием работники Арктики обсудили тезисы доклада т. А. Жданова по III пункту повестки дня XVIII Съезда партии об изменениях в уставе ВКП(б).

Наша партия всегда стремилась к тому, чтобы формы партийной организации и методы работы целиком и полностью отвечали особенностям данной конкретной исторической обстановки и тем политическим задачам, которые вытекают из этой обстановки. Сила и мощь организационного оружия партии заложена в его исключительной гибкости и остроте. Большевики никогда не останавливались перед тем, чтобы смело изменять организационные формы, когда меняются условия развития партии. Особенности нынешнего исторического периода, условия первой фазы коммунизма диктуют необходимость изменений в уставе ВКП(б).

Решающие изменения произошли в классовой структуре советского общества. Поэтому стали необходимыми изменения в условиях приема в партию.

„Ныне действующий, согласно уставу партии, порядок приема в партию по четырем разным категориям, в зависимости от социального положения принимаемого в партию, явно не соответствует изменившейся в результате победы социализма в СССР классовой структуре советского общества. Нужда в установлении разных категорий при приеме в партию и разного кандидатского стажа отпадает. В связи с этим для всех принимаемых в партию должны быть установлены единые условия приема и одинаковый кандидатский стаж, независимо от их принадлежности к рабочему классу, крестьянству или интеллигенции“. (Тезисы доклада т. А. Жданова.)

В соответствии с этим тезисы предусматривают прохождение одногодичного кандидатского стажа, общего для рабочих, крестьян и интеллигенции, представление вступающими в члены и в кандидаты партии лишь трех рекомендаций членов партии с трехлетним партийным стажем, знающих их по совместной работе не менее одного года.

Тезисы указывают на необходимость отменить уставное требование к кандидатам, вступающим в партию, по которому условием их приема ставится, помимо признания программы и устава партии и прохождения уставного кандидатского стажа, также усвоение программы. Действующий ныне пункт устава партии не соответствует ленинской формуле о членстве в партии, которая говорит, что членом партии считается тот, кто признает программу партии, платит членские взносы и работает в одной из ее организаций. На это несоответствие

указал товарищ Сталин еще на февральско-мартовском Пленуме ЦК ВКП(б) 1937 года.

В тезисах доклада т. А. Жданова большое место уделяется вопросу о правах членов партии, считающихся само собой разумеющимися, но не отмеченных в уставе:

„а) право членов партии критиковать на партийных собраниях любого работника партии;

б) право членов партии избирать и быть избранными в партийные органы;

в) право членов партии требовать личного участия во всех случаях, когда выносятся решения о их деятельности или поведении;

г) право членов партии обращаться с любым вопросом и заявлением в любую партийную инстанцию вплоть до ЦК ВКП(б)".

Жизнь показала необходимость впредь отказаться от массовых чисток партии. Метод массовых чисток, введенный в начале НЭПа, „потерял почву для нынешней обстановки". Известен ряд случаев, когда враги народа, маскируясь, двурушничая, обманывая партию, проходили массовые чистки нетронутыми. Чистки нередко обращались своим острием против так называемых пассивных членов партии. Вместе с тем метод массовых чисток исключает возможность единственно правильного индивидуального подхода к членам партии, подменяя его огульным стандартным подходом к членам партии „по одной мерке".

В связи с этим, тезисы доклада т. А. Жданова считают необходимым отменить периодические массовые чистки партии. Партия имеет возможность в обычном порядке очищать свои ряды от лиц, нарушающих программу, устав, дисциплину партии.

Особую важность имеет борьба с осужденной на январском Пленуме ЦК ВКП(б) 1938 года практикой формального и бездушно-бюрократического отношения к решению вопросов о судьбе членов партии. Подобную практику насаждали враги и их пособники, старавшиеся массовыми репрессиями перебить большевистские кадры, посеять в партии излишнюю подозрительность. Тезисы доклада т. А. Жданова дополняют устав рядом положений, с тем, чтобы:

„а) обеспечить внимательный подход и тщательный разбор обоснованности обвинений, предъявленных члену партии;

б) оградить права членов партии от всякого произвола;

в) изъять из практики применение исключения из партии, являющегося высшей мерой партийного наказания, по отношению к членам партии, совершившим маловажные проступки".

Новые задачи партии, возникшие в связи с поворотом в политической жизни страны, с принятием Сталинской Конституции, потребовали перестройки партийной работы, безусловного и полного проведения в жизнь начал внутрипартийного демократизма, предписываемого уставом. Партия отменила ранее существовавшую практику кооптации, воспретила при выборах парторганов голосование списком, ввела тайное голосование и т. п. Все эти мероприятия, проверенные практикой, обеспечившие бурный подъем внутрипартийной жизни и вооружившие партию для успешного разрешения новых задач политического руководства, также должны быть отражены в уставе партии.

Значительное место отводится в тезисах доклада т. А. Жданова вопросам организации партийного руководства и партийного аппарата.

В ЦК ВКП(б) намечается создание Управления кадров, которое будет заниматься кадрами всех отраслей. Вопросы партийно-организа-

ционного руководства сосредоточиваются в специальном Организационно-инструкторском отделе. Для подъема дела партийной пропаганды и агитации при ЦК ВКП(б) создается Управление пропаганды и агитации. Ликвидируется практика распыления проверки исполнения партийных директив между отдельными производственно-отраслевыми отделами, и вся эта работа концентрируется в одном месте — в Комиссии Партийного Контроля (КПК).

Существующую схему центральных организаций партии — Съезд партии, ЦК ВКП(б) — тезисы дополняют новым органом — Всесоюзной партийной конференцией, которая должна созываться не реже одного раза в год для обсуждения и разрешения назревших вопросов политики партии. Всесоюзной конференции должно быть предоставлено право вывода из состава ЦК отдельных членов ЦК, не обеспечивающих выполнения ими своих обязанностей, и замены их другими, но в количестве не более одной пятой состава ЦК, избранного Съездом партии.

Усиливается роль и ответственность первичных партийных организаций на производстве. Тезисы предусматривают предоставление им права контроля за состоянием предприятия, совхоза, колхоза.

Таковы основные положения тезисов докладов тт. В. Молотова и А. Жданова. Они являются ярчайшим свидетельством могучей силы партии Ленина — Сталина, партии нового типа, в совершенстве владеющей революционной марксистско-ленинской теорией.

Партия большевиков пользуется безграничной любовью советского народа. В большевистской партии народ видит своего испытанного вождя, неустрашимого, смелого, решительного, закаленного в боях с врагами. Вот почему, сразу же после извещения об открытии исторического съезда, по призыву передовых коллективов трудящихся по всей стране поднялась мощная волна социалистического соревнования имени XVIII Съезда ВКП(б).

Советские полярники — моряки флагмана ледокольного флота „И. Сталин", передового корабля Ленского пароходства „Первая пятилетка", горняки Амдермы, полярники Диксона, культработники Хатангской культбазы и др. — первыми включились в социалистическое соревнование имени XVIII Съезда партии. Они вызвали на соревнование другие коллективы, призывая их добиться новых производственных побед в честь XVIII Съезда партии.

Эту боевую предсъездовскую перекличку подхватили все работники Арктики. Они заверяют ленинско-сталинский ЦК нашей партии и советское правительство, что, не щадя своих сил, отдавая все свои знания и умение, будут работать на своей почетной северной вахте, добиваясь новых успехов в освоении Северного морского пути.

Слово большевиков — партийных и непартийных — серьезное слово. Свои обещания работники Арктики выполнят!

В ЧЕСТЬ XVIII СЪЕЗДА ВКП(б)

Вместе со всей страной радостно встретили советские полярники известие о созыве XVIII Съезда ВКП(б). На всех предприятиях Главсевморпути, в институтах, на полярных станциях, на судах состоялись митинги и собрания, на которых полярники дали обязательства встретить XVIII Съезд ВКП(б) новыми производственными победами.

Экипаж флагмана арктического ледокольного флота „И. Сталин“ обратился ко всем морякам-полярникам, к рабочим, инженерно-техническим работникам, служащим и интеллигенции Севморпути с призывом широко развернуть социалистическое соревнование в честь XVIII Съезда великой, непобедимой партии Ленина — Сталина. Экипаж ледокола взял на себя следующие конкретные обязательства.

На „отлично“ подготовить главные машины, вспомогательные механизмы и все котельное хозяйство к арктическому рейсу, а главную машину, паровые банники, водомерные колонки — к 10 марта.

Сэкономить за период работы ледокола на ледовой кампании 1% угля, 2% масла и 2% обтирочных материалов. В период работы ледокола не иметь ни одного случая аварии. Палубная команда обязалась не иметь ни одного случая задержки в работе ледокола по ее вине.

Весь текущий ремонт по грузовым и шлюпочным устройствам закончить 10 марта.

Провести курс теоретических и практических занятий ПВХО с командой ледокола, закончив его 10 марта.

Привести в отличное состояние все радиохозяйство к 10 марта, не иметь ни одного случая перебоев всех видов связи и радиоцентра.

Зорко охранять ледокол, носящий имя великого вождя народов товарища Сталина.

Организовать соревнование на ледоколе за право нести почетную вахту в день открытия XVIII Съезда партии. Широко развернуть стахановское движение, множить ряды стахановцев, стахановских вахт. Точно и неуклонно выполнять постановление СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС об укреплении трудовой дисциплины, бороться с лодырями, прогульщиками и дезорганизаторами производства.

Аналогичные обращения были приняты также командой т/х „Первая пятилетка“ — ко всем речникам; коллективом полярной станции острова Диксона — ко всем работникам полярных станций; рабочими и служащими Мурманского судоремонтного завода и строительства — ко всем трудящимся Мурманской области и др.

Команда ледокола „Лазарь Каганович“, отправляясь в далекое плавание, посвятила свой первый рейс XVIII Съезду партии.

Рабочие, инженеры, техники и служащие строительства Мурманского судоремонтного завода — здравницы полярного флота — дают обещание вывести стройку в число передовых и завершить ее в срок, установленный правительством. В качестве подарка XVIII Съезду ВКП(б) они берут на себя обязательство завоевать первенство в соревновании со строительством Мончегорского медно-никелевого комбината.

Горняки Амдермы, включаясь в предсъездовское соревнование, обязались досрочно, к 25 марта, закончить квартальный план добычи флюорита, выполнить план горно-капитальных и горно-подготовительных работ, обеспечивающих добычу во втором квартале. Кроме того, ко дню открытия Съезда горняки обещают сверх плана добыть 300 тонн высококачественной руды, повысить производительность: бурильщиков

на проходке — на 5—6%, откатчиков — на 5%, сортировщиц руды — на 10%. Сократить себестоимость руды, против фактической за 1938 г., на 3%. По буровой разведке — закончить квартальный план 20 марта, а к 10 марта дать сверх плана по 40 м бурения на буровой станок.

Горняки Сангарских рудников в подарок XVIII Съезду ВКП(б) досрочно выполнили январский план угледобычи. Развертывается соревнование за дальнейшие производственные победы.

Комсомольцы Игарского авиаотряда активно включились в соцсоревнование, добиваясь права стать на вахту в день открытия Съезда.

Большинство полярных станций, узнав по радио о созыве XVIII Съезда ВКП(б), также с большим энтузиазмом откликнулось на это известие, обещая подготовить к съезду производственные подарки.

Полярники мыса Стерлегова обязались ко дню открытия Съезда подготовить и хорошо оборудовать аэродром и две жилые комнаты для экипажей самолетов; обслужить все перелеты бесперебойной радиосвязью и метеосводками, а также встретить съезд высокими научно-производственными показателями.

Коллектив полярной станции Амдерма обязался полностью закончить реконструкцию радиорубки, широко развернуть политическую и техническую учебу. Кроме того, полярники взяли на себя индивидуальные соцобязательства по выполнению производственной и научной программы.

Полярники острова Уединения постановили ознаменовать открытие XVIII Съезда партии новым подъемом социалистического соревнования. Помимо взятых ранее обязательств, полярники решили в честь исторического Съезда сконструировать и изготовить три пиронометра для срочных измерений, провести испытание теплопроводности и электропроводности льда, провести серию ландшафтных фотоснимков снегового покрова и ряд других работ.

На собрании работников полярной станции бухты Тикси принято решение о стопроцентном охвате полярников индивидуальными обязательствами. Механики станции обещают выполнить свой квартальный план на 20 дней раньше срока. Работники рации обязались обслужить зимние перелеты на „отлично". Операторы дали обязательства освоить к съезду быстродействующую аппаратуру и принимать радиограммы сразу на пишущую машинку, а также перевыполнить план обмена корреспонденцией. Радиотехник Хоменко обещает к Съезду закончить весь ремонт аппаратуры и подвесить фидерную антенну, благодаря чему на 20 дней раньше срока будет выполнен квартальный план.

Все полярники бухты Тикси обещают перевыполнить план своих работ и, кроме того, подготовить из своей среды 5 ворошиловских стрелков.

С острова Рудольфа сообщают, что там по радио принят полный текст тезисов докладов т. Молотова и т. Жданова. Полярники обещают их тщательно изучить, а в честь XVIII Съезда образцово обслужить морские и воздушные операции.

В бухте Тихой, при заключении договора на соцсоревнование в честь XVIII Съезда партии, включены пункты по научным работам, по сохранению социалистического имущества, укреплению трудовой дисциплины, а также по политико-воспитательной работе и др.

С самой северной полярной станции Восточного сектора Арктики — острова Генриетты — полярники сообщают, что в подарок к открытию Съезда они обещают привести в порядок наблюдательный пункт на куполе ледника, проводить научные наблюдения и радиосвязь на

„отлично“, обеспечить бесперебойную работу всех механизмов и научных приборов. Свою радиограмму они заканчивают словами: „С именем Сталина мы штурмуем белые пятна Арктики, и это послужит залогом успехов в нашей борьбе“.

В Арктическом институте в честь XVIII Съезда подписан целый ряд индивидуальных соцобязательств, а также групповых — по отдельным секторам.

Сектор морской гидрологии взял обязательство: вместо второго квартала — к 10 марта наладить издание всего полевого, камерального и бланкового материала.

Геофизический сектор обязуется к 10 марта (вместо 31 марта) закончить камеральную обработку наблюдений полярных обсерваторий п/с Маточкин Шар и Уэлен за 1937 год. Досрочно подготовить к печати метеорологические наблюдения полярных станций за 1936—1937 годы. Кроме того, сверх плана провести обработку судовых метеорологических наблюдений на л/р „Литке“ за 1934 год, „Ванцетти“ и „Темп“ за 1936 год, а также вычислить распределение силы тяжести на высоте для 8 полярных станций.

Сектор ледовой службы обязуется к открытию Съезда сверх плана составить карту дрейфов и полетов в Центральном полярном бассейне, досрочно сделать альбом ледовитости за 1938 год и закончить разработку темы „Закономерность замерзания“.

Сотрудники Арктического института тт. Александров, Волков, Гастиев, Гусев, Аникеев, Марковский и Антонов берут индивидуальные обязательства по досрочному и сверхплановому выполнению отдельных научных работ.

Работники Гидрографического управления к XVIII Съезду ВКП(б) обязуются перевыполнить план и обеспечить подготовку к навигации 1939 года.

Картографический сектор обещает сдать досрочно 15 исправленных оригиналов карт. Бригада тт. Попова и Кошелевой обязуется закончить работу по составлению и черчению атласа р. Анадырь вместо 1 апреля — к 10 марта.

Коллектив сектора ограждения обязался к открытию Съезда осуществить пять рационализаторских предложений, полученных от сотрудников управления.

Отдел плавсредств обязался мобилизовать внутренние ресурсы для обеспечения строительства и ремонта судов на полмесяца раньше срока.

Включаясь в предсъездовское соцсоревнование, сотрудники Института полярного земледелия, животноводства и промыслового хозяйства обязались досрочно спустить на опытные станции планы, сметы и методики, а также отправить туда все семена; закупить необходимое оборудование и снаряжение для экспедиций; подготовить к выпуску 50% печатных работ; закончить и сдать к 10 марта 60% всех работ, оставшихся в 1938 году незаконченными; передать для реализации в производстве практически ценные выводы законченных работ.

Постановление правительства, партии и ВЦСПС об укреплении трудовой дисциплины вооружило полярников на борьбу за очищение своих рядов от прогульщиков, лодырей, дезорганизаторов производства и дает новые возможности в повышении производительности труда — в борьбе за выполнение обязательств в честь XVIII Съезда ВКП(б).

ПРОДУКТИВНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ КАЖДУЮ МИНУТУ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ

После вступления в силу постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС о мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины предприятия и учреждения Главсевморпути заметно улучшили свою работу. Стало меньше прогулов и опозданий; лодыри, рвачи и разгильдяи получают заслуженное осуждение.

Но можем ли мы сказать, что трудовая дисциплина находится у нас на высоте и все уже сделано в деле реализации постановления правительства, партии и ВЦСПС? Нет, этого мы не можем сказать.

Приведем примеры.

В центральном аппарате Главсевморпути за одни лишь первые две декады января было 42 случая опозданий и 2 прогула. Из них 2 января запоздали на работу начальник Бюро экономических исследований т. Славин, начальник группы капитальных работ Планового отдела т. Савчук; 3 января—и. о. нач. Секретно-шифровальной части т. Данилин, инженер Проектно-изыскательского бюро Управления капитального строительства т. Ковган; 4 января — инженер Технического отдела Морского управления т. Вейнаров; 5 января — инженер Проектно-изыскательского бюро Управления капитального строительства т. Бреденфельд и вторично опоздал на работу инженер этого же бюро т. Ковган; 7 января — инженер-гидролог т. Леонтьева, инспектор группы мобилизации внутренних ресурсов т. Большаков, экономист Торгового управления т. Белоусова; 9 января — кассир Морского управления т. Скворцова, старший инспектор по кадрам т. Коняев, стенографистка-секретарь т. Иванова, старший инспектор Торгового управления т. Марголин, секретарь Речного отдела т. Чиж, инспектор Отдела культуры т. Красинская, и уже третий раз опоздал на работу инженер Проектно-изыскательского бюро т. Ковган и т. д. За это же время совершили прогул инспектор по снабжению Сельхозотдела т. Дроздов, прогулявший 1 день, и инженер Радиоотдела Управления полярных станций т. Карасев, прогулявший 2 дня. На всех этих работников администрацией Главсевморпути наложены соответствующие взыскания, а прогулявшие уволены с работы.

О явном неблагополучии в области трудовой дисциплины говорят и другие факты.

Так, в Архангельской строительной конторе Главсевморпути вскоре же после решения СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС имели место 10 случаев, а в Транспортном отделе — 21 случай прогулов и опозданий.

Среди горняков Амдермы также имеются случаи расхлябанности. Так, в январе, по предварительным данным, там было 17 случаев опозданий. Систематически нарушали трудовую дисциплину бурильщик Симаков, сварщик Чернобородюк, пожарник Фокин, слесарь Шайко, повар Кучарин, рабочий Кузьмин.

Плохо обстоит дело с трудовой дисциплиной в организациях Севморпути на Чукотке. Прогулы и опоздания — там нередкое явление. Грубейшие нарушения трудовой дисциплины в чукотских организациях Севморпути, к сожалению, не находят должного отпора со стороны хозяйственного (уполномоченный Главсевморпути т. Михайлов) и профсоюзного (председатель обкома союза т. Балабаев) руководства. Они проходили мимо таких фактов, когда, например, бухгалтер радиоузла Инзер

пьянствовал подряд три дня и не выходил на работу. Эти и другие им подобные случаи злостных нарушений трудовой дисциплины до последнего времени проходили безнаказанно.

Случаи опозданий и прогулов имеют место и в Мурманском арктическом пароходстве и в ряде других организаций и предприятий Главсевморпути на местах.

СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС в своем постановлении о мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины и борьбе с злоупотреблениями в этом деле установили, что за уклонение от проведения мер по укреплению трудовой дисциплины и непринятие мер против прогульщиков, летунов и разгильдяев руководители предприятий, учреждений, цехов и отделов будут привлекаться к строгой ответственности — вплоть до снятия с работы и предания суду. В своем разъяснении „О взысканиях за опоздания на работу“ Совнарком, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС еще раз подчеркнули необходимость неуклонного привлечения к судебной ответственности тех руководителей, которые уклоняются от проведения соответствующих мер и оставляют безнаказанными нарушителей трудовой дисциплины.

Советский руководитель предприятия или учреждения облечен высоким доверием народа. Оберегать народное достояние, хранить доверенную ему социалистическую собственность от вредителей, жуликов и проходимцев, от дезорганизаторов производства, рвачей, прогульщиков и разгильдяев — прямая его обязанность. Всякое попустительство и потворство лодырям и прогульщикам идет во вред интересам социалистического государства, интересам народа.

Однако некоторые руководители отдельных предприятий и учреждений Главсевморпути относятся безответственно к своим прямым обязанностям перед государством и сами нарушают постановление СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС об укреплении трудовой дисциплины.

Так, например, начальник Архангельской стройконторы т. Нефедьев не обеспечивал должной борьбы против прогульщиков, не принимал мер против нарушителей трудовой дисциплины. Попустительство Нефедьева давало возможность прогульщикам безнаказанно разлагать трудовую дисциплину. Например, вскоре же после опубликования закона от 28 декабря 1938 года в Архангельской стройконторе было 10 случаев прогулов и опозданий от 20 до 50 минут. И на все это руководитель стройконторы Нефедьев никак не реагировал.

Случаи нарушения трудовой дисциплины имеют место и среди экипажа ледокола „Ермак“. Был, например, такой случай с кочегаром Осиповым. Явившись на работу с опозданием, он не получил за это взыскания. Наоборот, старший механик ледокола т. Малинин скрыл от капитана ледокола опоздание Осипова.

Возмутительный случай имел место в порту Тикси. Инженер Мартисов, вместо того чтобы показать пример в работе, стал пьянствовать, разваливать трудовую дисциплину на вверенном ему участке по монтажу электростанции, опаздывать и прогуливать. В результате по прямой вине Мартисова срок монтажа двигателя был сорван.

За нарушение постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС о мероприятиях по укреплению трудовой дисциплины, за непринятие надлежащих мер против прогульщиков начальнику Архангельской стройконторы Нефедьеву приказом по Главсевморпути объявлен выговор. На старшего механика ледокола „Ермак“ т. Малинина за проявленный им либерализм к опозданию кочегара Осипова наложено

административное взыскание. Инженер порта Тикси Мартисов уволен с работы.

Необходимо осветить, однако, и другие, совершенно нетерпимые факты, наблюдающиеся в аппарате Главсевморпути.

В постановлении СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС ясно и четко записано, что допустившие опоздание на работу без уважительных причин подвергаются администрацией взысканию (замечание или выговор, или выговор с предупреждением об увольнении; перевод на другую, ниже оплачиваемую работу на срок до 3 месяцев или смещение на низшую должность). „Рабочий или служащий, — сказано далее в этом постановлении, — допустивший три таких нарушения в течение одного месяца или четыре нарушения в течение двух месяцев подряд, подлежит увольнению как прогульщик, как нарушитель закона о труде и трудовой дисциплине".

В опубликованном 9 января разъяснении Совнарком, ЦК партии и ВЦСПС сделали указание, что „Рабочие и служащие, которые без уважительных причин явились на работу с опозданием более, чем на 20 минут, к работе не допускаются, считаются прогульщиками и подлежат немедленному увольнению".

Однако администрацией Главсевморпути не всегда выполняется этот закон. Есть случаи нарушения закона о труде и трудовой дисциплине и явного попустительства по отношению к нарушителям.

Так, например, член партии т. Жаров, начальник Планово-экономического отдела, 8 января опоздал на 64 минуты, 9 января—на 3 минуты, 15 января—на 5 минут. Но мер со стороны администрации никаких не принято. В сводке Управления делами, в которой показано состояние трудовой дисциплины с 2 по 25 января, лишь отмечено, что об этом „доложено руководству".

Член партии т. Задоров, начальник Морского управления, 8 января опоздал на 40 минут, 9 января — на 50 минут, 10 января — на 6 минут. В сводке Управления делами также отмечено: „доложено руководству". И все. „Доложенное руководству" пришито к делу и лежит без движения.

Наблюдаются и такие случаи, когда приказы о взысканиях и увольнениях выносятся с большим опозданием. Так, например, инспектор по снабжению Сельхозотдела Главсевморпути т. Дроздов не вышел на работу без уважительных причин 31 декабря 1938 года и опоздал на работу 2 января сего года. Однако ни начальник Сельхозотдела т. Павлов, ни начальник Управления делами т. Попов долгое время никак не реагировали на действия прогульщика Дроздова. И лишь 10 января — по истечении целой декады — был издан приказ по Управлению делами (за № 13) об увольнении Дроздова с работы.

Кстати сказать, и само содержание этого приказа говорит о благосклонном отношении к прогульщикам: Дроздова,—говорится в приказе, — „с занимаемой должности уволить с... 13 января 1939 г."(! ?) И это пишется в приказе, изданном 10 января по поводу прогула и опоздания, совершенных Дроздовым целую декаду тому назад!

Все эти примеры попустительства и оппортунистического отношения к дезорганизаторам производства говорят об одном: отдельные наши руководители продолжают работать еще по-старинке, исходя из гнилого „принципа"—как бы кого не обидеть, как бы не создать себе затруднения с рабочей силой, как бы не нажить себе личной неприятности. При этом они забывают, что такая позиция лишь поощряет прогульщиков, что без решительной борьбы с нарушителями трудовой дисци-

плины, без борьбы с лодырями, рвачами и прогульщиками нельзя ликвидировать затруднения с рабочей силой, нельзя уплотнить рабочий день, сократить текучесть.

В числе опаздывающих на работу, прогуливающих и покрывающих прогульщиков есть члены партии, занятые на ответственной работе. Они, повидимому, забывают, что несут самую строгую, притом двойную ответственность за выполнение в своей практической работе решения партии, правительства и ВЦСПС — как партийцы и как служащие государственного учреждения. Нарушая советский закон, они тем самым совершают двойное преступление — нарушают партийную и государственную дисциплину.

Товарищ Сталин, выступая на XVII Съезде партии и говоря о нарушителях партийной и государственной дисциплины, называл их вельможами, „которые считают, что партийные и советские законы писаны не для них, а для дураков. Это те самые люди, которые не считают своей обязанностью исполнять решения партии и правительства и которые разрушают, таким образом, основы партийной и государственной дисциплины". Товарищ Сталин, отвечая далее на вопрос, как быть с такими работниками, говорил: „Их надо без колебаний снимать с руководящих постов... Их надо смещать с понижением по должности и опубликовывать об этом в печати... Это необходимо для того, чтобы укрепить партийную и советскую дисциплину во всей нашей работе".

Сталинская Конституция закрепила за гражданами нашей родины великое право на труд. 12-я статья Конституции гласит: „Труд в СССР является обязанностью и делом чести каждого способного к труду гражданина по принципу: „кто не работает, тот не ест". „Социализм,— говорит товарищ Сталин,—требует не лодырничания, а того, чтобы все люди трудились честно, трудились не на других, не на богатеев и эксплоататоров, а на себя, на общество" („Вопросы ленинизма", стр. 533, 10-е изд.). Блюсти этот закон социалистического общества, всячески поощрять образцы сознательного отношения к труду, проявлять больше заботы о сохранении социалистической собственности от посягательств жуликов и вредителей — вот что должно быть положено в основу деятельности каждого честного руководящего и рядового работника.

* * *

Что сейчас еще требуется от нас в деле реализации постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС о мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины?

Борьба за укрепление трудовой дисциплины, понятно, не должна ограничиваться одними административными взысканиями или увольнениями с работы. Надо повести широкую воспитательную работу среди рабочих и служащих, повести настойчивую борьбу за уплотнение рабочего дня, за продуктивное использование каждой минуты рабочего времени.

Наши партийные и профсоюзные организации должны поставить дело так, чтобы каждый случай нарушения внутреннего распорядка делался предметом обсуждения и критики на собраниях и в печати. В любом нашем предприятии и учреждении, маленьком и большом, мы должны создать атмосферу нетерпимости к нарушителям законов о труде и трудовой дисциплине. Обсуждая каждый такой факт, общественность тем самым будет предупреждать других и на конкретных примерах воспитывать массы в духе социалистической дисциплины.

Профсоюзные организации имеют сейчас сильнейшее средство для воспитательной работы. Постановление Совнаркома СССР, Центрального Комитета нашей партии и ВЦСПС надо довести до сознания каждого рабочего и служащего.

Известно, например, что группком Главсевморпути, находясь под боком у ЦК союза, почти совсем не ведет массовой разъяснительной работы вокруг постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС. Группком Главсевморпути ограничился в этом отношении митингами. А глубокая повседневная разъяснительная работа, к сожалению, отсутствует.

Огромную роль в борьбе за уплотнение рабочего дня, укрепление трудовой дисциплины, за образцовую организацию труда играют производственные совещания. Поднять работу этих совещаний, сделать их действительно массовыми и оперативными в принятии конкретных решений с последующей проверкой исполнения — прямая обязанность профсоюзных организаций. Надо поставить работу производственных совещаний так, чтобы поднять ответственность каждого рабочего и служащего перед своим коллективом.

Партийные, профсоюзные и хозяйственные организации предприятий и учреждений Главсевморпути вступили сейчас в самый ответственный период подготовки к навигации. Решение СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС дает нам в руки сильнейшее средство борьбы за высокие образцы труда, за полную готовность во всеоружии встретить навигацию.

Готовясь к этому ответственному этапу работы, мы не должны ни на минуту забывать уроки навигации 1937 года и имевшие место ошибки в навигации 1938 года. Постановление Совнаркома СССР от 29 августа 1938 года „Об улучшении работы Главсевморпути“ требует от всех работников нашей системы обеспечить полную мобилизованность в решении стоящих задач, сосредоточить основное внимание на решении главной задачи—освоении Северного морского пути и превращении его в нормально действующую транспортную магистраль.

Эту важнейшую задачу в работе Главсевморпути мы можем решить успешно при одном условии: надо до конца ликвидировать все последствия вредительства, окончательно очистить наши организации от авантюристических, чуждых элементов, которые еще и сейчас кое-где продолжают отсиживаться, пакостить и вредить.

Троцкистско-бухаринские шпионы и вредители, пролезшие в систему Главсевморпути на ответственные посты, всячески пытались сорвать освоение Арктики и Крайнего Севера. Немало напакостили они и в области трудовой дисциплины. Они всячески пытались внести дезорганизацию в работу, принизить значение советских законов о труде и трудовой дисциплине, внести в работу наших органов анархию и разболтанность, чтобы тем самым скрыть свою подрывную работу в недрах путаницы и неразберихи. И сейчас наша задача заключается в том, чтобы до конца довести борьбу за ликвидацию этого последствия вредительства. Надо широко разъяснить всем рабочим и служащим нашей системы огромное народнохозяйственное значение постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС „О мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины, улучшению практики государственного социального страхования и борьбе с злоупотреблениями в этом деле“. Большевистская реализация постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС обеспечит нам успех в решении стоящих задач.

Е. ОСЬКИНА

ПРАЗДНИК ТРУДЯЩИХСЯ ЖЕНЩИН

Двадцать шестую годовщину Международного коммунистического женского дня трудящиеся Советского Союза отмечают в условиях мощного сплочения вокруг партии большевиков, вокруг любимого вождя, друга и учителя, товарища Сталина.

Великая Октябрьская Социалистическая революция открыла советской женщине пути к радостной и счастливой жизни.

Миллионы советских женщин стали активными участницами строительства социалистического общества. Мы видим их за работой всюду: на колхозных полях, за станком, в советских предприятиях и учреждениях.

Социалистический строй воспитал тысячи честных и самоотверженных дочерей нашей родины. Валентина Гризодубова, Полина Осипенко, Марина Раскова, Дуся Виноградова, Мария Демченко и имена сотен и тысяч других советских женщин известны по всему СССР.

Женщина научный работник, инженер, врач, агроном, комбайнер — обычное явление у нас. И это вполне понятно, ибо Сталинская Конституция создала все условия для развития талантов и способностей советского народа.

122-я статья Сталинской Конституции гласит: „Женщине в СССР предоставляются равные права с мужчиной во всех областях хозяйственной, государственной, культурной и общественно-политической жизни". Равноправие женщин обеспечивается правом на труд, правом на равную оплату труда, правом на получение пособия по беременности, правом на отдых и образование.

Воспитанные партией Ленина—Сталина, советским правительством, сотни и тысячи советских женщин выдвинуты на руководящую партийную, профсоюзную, комсомольскую и советскую работу, принимают активное участие в управлении государством.

В Верховный Совет СССР всенародным голосованием избрано 189 женщин.

Партия и советское правительство окружили советских женщин исключительным вниманием и заботой, создали все условия для обеспеченного и счастливого материнства.

Советские законы охраняют права матери и здоровье детей. Из года в год в Советском Союзе увеличивается строительство родильных домов, детских консультаций, детских яслей. Согласно постановлению правительства оказывается огромная денежная помощь беременным, роженицам и многосемейным матерям. Так, например, только в одной нашей системе Севморпути в прошлом году было израсходовано 1 605 000 руб. на пособия беременным и матерям. В санатории и дома отдыха было выдано женщинам в 1938 году 1562 путевки. И около 3 000 000 руб. израсходовано на содержание детсадов и пионерлагерей. В результате этой заботы партии и правительства о женщине-матери и ребенке мы видим, что рождаемость в нашей стране растет.

Чувствуя повседневную заботу о себе, советские женщины отвечают на нее конкретными делами.

В Главсевморпути женщина наравне с мужчиной выполняет ответственную и почетную задачу по освоению Северного морского пути.

Женщины у нас работают на полярных станциях, ледоколах, судоверфях, на стройках. Вот Евдокия Александровна Бедрина. Она работает буфетчицей на ледоколе „Ленин“ уже девять лет. Своей добросовестной работой она заслужила всеобщее уважение команды ледокола и была представлена к награждению значком „Почетный полярник“. Евдокия Александровна за время работы на ледоколе обучилась грамоте и сейчас занимается в кружке общеобразовательного типа.

На строительстве судоремонтного завода в Мурманске заслуженным уважением среди строителей пользуется комсомолка-штукатур Ольга Димова. Она выполняет дневную норму в среднем на 400% и также представлена к награждению значком „Почетный полярник“.

Консультант Бюджетного сектора Центрального финансового отдела Главсевморпути т. Н. В. Бауман работает в Севморпути свыше пяти лет. За это время она показала себя аккуратной исполнительной сотрудницей, за что неоднократно была премирована. Тов. Бауман является, кроме того, активной общественницей: она председатель месткома Центрального планового и финансового отделов.

И таких женщин в нашей системе десятки и сотни. Советская власть создала все условия женщинам для их культурного роста и развития. Мы на каждом шагу видим, как женщины, ранее неграмотные и малограмотные, за годы революции ликвидировали свою неграмотность.

Взять к примеру хотя бы работницу т. Воронову. Только с приходом советской власти она получила возможность ликвидировать свою неграмотность. Тов. Воронова работает в Главсевморпути шесть лет. Здесь она научилась читать и писать и была выдвинута из уборщиц на должность ротаторщицы. С этой работой она справляется хорошо. Приказом т. Папанина она премирована и отмечена как лучшая ударница.

В нашей системе есть немало женщин-интеллигенток: инженеров, бухгалтеров, плановиков, ответственных работников. И мы видим, как наши женщины с успехом овладевают большевизмом, самостоятельно изучают „Краткий курс истории ВКП(б)“.

Миллионы зарубежных работниц и крестьянок, задавленные фашизмом, обречены на политическое и экономическое бесправие, на безработицу, влачат голодное существование. Их взоры обращены на свободную и счастливую социалистическую родину, где женщина свободный и полноправный член социалистического общества.

В день Международного коммунистического женского дня мы, советские женщины, посылаем зарубежным сестрам наш горячий пролетарский привет. Мы уверены, что трудящиеся женщины капиталистических стран сбросят иго капитала так же, как это сделали мы в Октябре.

С огромным воодушевлением и подъемом трудящиеся Советского Союза встречают XVIII Съезд Всесоюзной Коммунистической Партии (большевиков).

Мы, советские женщины, выражаем свою безграничную любовь и преданность партии Ленина—Сталина и ознаменуем XVIII Съезд ВКП(б) новыми замечательными делами, производственными победами, новыми успехами социалистического строительства.

Наша страна под руководством Сталинского Центрального Комитета партии идет от победы к победе.

„Заботами товарища Сталина СССР стал могучей социалистической державой, страна одета в броню, о которую обломают себе зубы фашистские псы“ (из передовой „Правды“ от 28 января).

Н. ХОДЕЕВ

КУДА НАПРАВИТЬ МЫСЛЬ ИЗОБРЕТАТЕЛЯ

I

Уже много времени прошло с момента организации Бюро изобретений Главсевморпути, но вряд ли кто знает, что сделало за это время Бюро изобретений, какие изобретения и технические усовершенствования внедрены в жизнь.

Люди, руководившие работой Бюро изобретений, в течение двух лет израсходовали 1 850 000 руб. (из отпущенных 3,5 млн. рублей на изобретательское дело), не дав стране ни одного ценного изобретения, ни одного технического усовершенствования, которое бы принесло определенный экономический эффект нашей системе.

У руководства изобретательским делом сидели люди, которые преступно разбазаривали государственные средства, а руководство Главсевморпути и общественность относились к работе Бюро изобретений бесконтрольно.

В результате тематический план Бюро изобретений был оторван от насущных задач. В тематику входили вопросы, не имеющие ничего общего с работой Главсевморпути, как, например: воздушный движитель — Гроховского, двигатель низкого потенциала — Старостина, червячная амфибия — Ветчинкина и т. д.

Все работы были или недостаточно серьезны, или не имели актуальности, и институты от них отказались. Но нашлись добрые дядюшки в Главсевморпути и дали возможность этим людям кормиться около Бюро изобретений. Получая „скромные" оклады 1000—1500 руб. в месяц, они не давали взамен ни одного сколько-нибудь ценного изобретения. Так, профессор Ветчинкин, работая в Бюро изобретений с 1936 года до сих пор, не дал Главсевморпути ни одного ценного технического усовершенствования. Как руководитель бригады „Червячной амфибии", он сумел израсходовать на это около 70 000 руб., не закончив даже технического проекта.

Бюро изобретений проводило более двух лет работу под названием „Арктические глиссеры", затратив на это дело около 700 000 руб., причем размах этой работы при бывшем начальнике Бюро изобретений Ковалевском дошел чуть ли не до серийного выпуска глиссеров, а также организации специальной экспедиции в Арктику. Вместо того чтобы провести настоящее испытание глиссеров под Москвой, эти глиссеры были отправлены в Арктику. Находясь сейчас в Енисейске, куда они были доставлены железнодорожно-водным путем, глиссеры не могут двигаться ни на Север, ни на юг в Москву. Члены экспедиции (семь человек на три глиссера) сидели по сути без дела, получая большие оклады.

Бывший руководитель Бюро изобретений Ковалевский, вместо того чтобы по-деловому заниматься организацией изобретений, стал на путь своего собственного „изобретательства". Вместо того чтобы организовать деловую связь центра с местами, вести работу по разработке ценных технических усовершенствований и изобретений в деле выполнения основной задачи — превращения Северного морского пути в нормально действующую трассу, Ковалевский, очевидно преследуя карьеристские цели, бросил работу и отправился в экспедицию на глиссерах.

В Бюро изобретений кормилось за счет государственных средств много бездельников, лодырей, людей с сомнительным прошлым, а настоящих, действительных изобретателей, и в особенности из среды работников Севморпути, стахановцев, давших нужные для нас предложения, всемерно затирали.

Можно привести примеры, когда ряд предложений, даже реализованных и опробованных на практике, не внедрялся и оставался под сукном. Так, изобретение т. Громова, — „Незапотевающее стекло“ — имеющее авторское свидетельство, в течение двух лет лежало под сукном в Бюро изобретений; предложения тт. Левченко, Лаврентьева, Ершова и других лежали также без движения. В то же самое время Бюро изобретений, несмотря на отрицательные результаты опытов „Экономических печей“ Ивачкина, отрицательные отзывы комиссии и экспертов, — хотело внедрить эти печи на Севере, введя в заблуждение руководство Главсевморпути.

Можно было бы привести и еще ряд фактов. Все они произошли в силу нашей беспечности, отсутствия контроля и связи Бюро изобретений с общественностью Севморпути, и в особенности связи с ИТР. Безусловно здесь большая вина работников ИТР, которые не сумели своевременно указать на безобразия, творимые в Бюро изобретений, вина партийно-профессиональных организаций Главсевморпути, которые не провели соответствующей работы и предоставили дело самотеку.

* * *

На одном из своих заседаний Коллегия Главсевморпути подробно обсуждала деятельность Бюро изобретений.

Подвергнув работу бывшего руководства Бюро изобретений резкой, но справедливой критике, Коллегия Главсевморпути указала на конкретные задачи в области изобретательства и технических усовершенствований, которые необходимо решить в ближайшее же время.

Основная задача работы Бюро изобретений — способствовать выполнению решения правительства о превращении Северного морского пути в надежно действующую транспортную магистраль. Вся инициатива изобретателей, рационализаторов, инженеров и техников, стахановцев Севморпути, должна быть направлена на то, чтобы внедрить новую технику, новые технические усовершенствования в дело освоения Северного морского пути, в дело улучшения работы наших полярных станций, шахт, рудников, авиалиний, портов, факторий и т. д. и т. п.

В соответствии с этим должен быть пересмотрен и составлен новый тематический план. Бюро изобретений на основании требований и запросов с мест должно составить также темник, в котором были бы отражены все вопросы, над которыми нужно работать изобретательской мысли.

Это очень важное предложение было записано в решении Коллегии, однако на сегодняшний день со стороны управлений еще не уделяется этому вопросу серьезного внимания. На это мероприятие откликнулись только Управление полярных станций, Управление полярной авиации и Отдел культуры, остальные, несмотря на установленный срок (1 января с. г.), до сих пор не представили материала как для тематического плана, так и для темника. Все это естественно тормозит работу Бюро изобретений нового состава и не дает возможности быстро выправить прошлую неудовлетворительную работу Бюро изобретений.

Большой недостаток в работе — отсутствие „Положения о Бюро изобретений“. Это „Положение“ должно отразить все функции работы

бюро, его взаимоотношения с управлениями, постановку работы на местах. Пожалуй, самым большим недостатком в прошлой работе Бюро изобретений являлось отсутствие „Положения“. И сейчас нужно взяться за это мероприятие всерьез.

В Бюро изобретений скопилось более 800 предложений. Инженерно-техническая секция Главсевморпути взялась помочь разобрать эти предложения с тем, чтобы отобрать нужные для включения их в план и проведения в жизнь. Но и эта задача выполняется еще слабо. ИТС не выдерживает сроков по разбору материалов, и бóльшая половина предложений еще не рассмотрена.

II

Бюро изобретений работает сейчас над такими вопросами, как создание автоматической радиометеостанции. Успешное разрешение этой актуальной задачи создаст большой переворот в методах изучения неисследованных районов Севера, коренным образом изменит работу наших полярных станций. Эта задача очень большая, она потребует привлечения ряда институтов. Наши изобретатели и специалисты должны много и серьезно поработать над этим вопросом.

Большая работа проводится по внедрению механического транспорта для грузо-пассажирских перевозок на Севере. Бюро изобретений работает над созданием быстроходных тракторных поездов, которые заменят собой собачьи и оленьи упряжки. Проводится также реализация ряда тем по улучшению работы авиации, механического транспорта, двигателя внутреннего сгорания на Севере в условиях низких температур.

Заслуживают также большого внимания изыскания экономических способов сжигания топлива на пароходах и в особенности ледоколах, способов облегчения работы ледоколов в тяжелых льдах.

Большое внимание уделяется реализации усовершенствований в приборах и аппаратуре, применяющихся на полярных станциях, в Полярной авиации и на других участках.

Еще есть целый ряд вопросов, над которыми должны работать изобретатели, инженерно-техническая интеллигенция, стахановцы нашей системы.

Очень мало предложений поступает в части усовершенствований наших метеорологических приборов. До сих пор метеорологам приходится каждый срок, независимо от условий погоды, ходить на метеорологическую площадку. И нужно, чтобы изобретатели работали над созданием таких приборов, показания которых передавались бы прямо в лабораторию метеорологов, чтобы метеорологические, аэрологические и гидрологические приборы работали безотказно при любых температурах, при любых ветрах на суше и на море.

Большой недостаток в работе полярных радиостанций — это различные помехи, нарушение хорошей слышимости. Нужно направить мысль изобретателей на то, чтобы они делали более усовершенствованную аппаратуру и обеспечили изыскание способов борьбы с радиоэлектропомехами. Большого внимания заслуживает постройка усовершенствованных радиофильтров, которая позволила бы одновременно передавать и слушать радиосигналы в любую погоду, при любых обстоятельствах, независимо от работы ветряков, тракторов, самолетов и других аггрегатов, мешающих радиоприему.

Радиоспециалисты должны работать над созданием хороших широковещательных радиоприемников для наших красных чумов, факторий, для жителей Крайнего Севера. Ведь факт, что до сих пор нет легкого надежного приемника, который бы мог работать в течение 8—10 месяцев, обслуживая хотя бы один репродуктор, и который можно было бы перевозить на собачьих или оленьих упряжках со всем питанием и антенным устройством.

Строительство на Крайнем Севере ограничено часто самыми короткими сроками, поэтому страдает примитивностью. Построенные жилища часто далеки от тех культурных условий, в которых мы привыкли жить в городах. Кроме того, завозка строительных материалов связана с большими расходами на транспорт и рабочую силу. Необходимо направить изобретательскую мысль либо на создание строительных объектов с применением местных строительных материалов, либо на создание по типу скоростного строительства готовых конструкций, которые бы только собирались на Севере.

Совершенно отсутствуют предложения в Бюро изобретений по вопросу погрузки и выгрузки грузов как в северных портах, так и на рейдах, где в большинстве приходится прибегать к самым примитивным способам и сплошь и рядом тратить на выгрузку вместо нескольких часов — несколько суток.

Никто в системе Севморпути всерьез и по-настоящему еще не подошел к вопросу стандартизации. На участках даже одного управления, например УПС или УПА, мы имеем различное, обособленное одно от другого оборудование. Нашим стахановцам и изобретателям нужно работать над созданием единого надежного оборудования транспорта для полярных станций, для факторий, для авиабаз.

Всякое изобретение или техническое усовершенствование, над которым работает изобретатель, должно преследовать, кроме новизны, основные цели: экономический эффект, эффективность в работе, надежность, простота, возможность изготовления без сложного специального оборудования.

Изобретатель не должен бояться трудностей в разработке того или иного предложения, он должен доводить его до такого предела, чтобы оно было понятно технически грамотным людям для его реализации. Сплошь и рядом в имеющихся у нас предложениях неплохо поданная мысль все же еще не дает возможности реализовать это предложение из-за отсутствия элементарного рисунка или чертежа.

Для того чтобы наши изобретатели могли до конца осуществить свою идею, надо создать на местах творческие ячейки. Большую помощь в технической консультации, а также в разработке и техническом оформлении предложения должны оказать Бюро ИТС и техническая интеллигенция, работающая в нашей системе.

Чтобы изобретательство не было достоянием узких слоев изобретателей, а являлось широким достоянием масс, профорганизации и созданные комиссии содействия изобретательству при первичных профсоюзных органах должны широко разъяснить всю важность изобретений и технических усовершенствований в деле освоения Северного морского пути. Нужно, чтобы эти организации собирали все ценные предложения производственных совещаний и направляли их по назначению — либо в Бюро изобретений, либо непосредственно руководителям предприятий для реализации.

П. БОРОДУЛИН

СТРОГО СОБЛЮДАТЬ ПРОФСОЮЗНУЮ ДЕМОКРАТИЮ

I

Проведенные в 1937—1938 годах на основе решений VI пленума ВЦСПС отчеты и выборы профсоюзных органов укрепили связь руководящих профсоюзных органов с широкими массами членов союза, обеспечили значительное укрепление работы профсоюзов.

В результате прошедших по союзу работников Севморпути отчетов и выборов произошло широкое обновление руководящих профорганов, начиная от фабзавместкома и кончая ЦК союза. К участию в работе профорганизаций привлечен свыше чем четырехтысячный добровольческий актив (профорги, страхделегаты, общественные инспектора труда, члены различных комиссий и др.) из числа лучших, проверенных на практической работе стахановцев и ударников.

Этот новый профсоюзный актив, составляющий почти пятую часть всех членов нашего союза, выдвинул из своей среды сотни талантливых организаторов, подлинных массовиков, пользующихся полным доверием и заслуженным авторитетом среди широких масс членов союза.

Премированные Ленинградским обкомом союза к двадцатилетию ВЛКСМ профорги — комсомольцы тт. Соловьев и Древесянская (Институт народов Севера), соревнуясь на лучшую постановку работы в своих профгруппах, добились 100% вовлечения в профсоюз всех учащихся.

Все члены их профгрупп участвуют в индивидуальном соревновании за высокое качество учебы и, выполняя свои обязательства, учатся только на „отлично“ и „хорошо“.

Профгруппы тт. Соловьева и Древесянской являются лучшими в институте по академической успеваемости и по организации массово-политической работы среди членов союза.

Большую работу провел в труднейших условиях полярной зимовки профорг полярной станции острова Рудольфа т. Бабков. Он организовал социалистическое соревнование в коллективе и систематически руководил им. В результате все производственные задания были коллективом выполнены в срок и высококачественно.

В группе регулярно проводились профсоюзные собрания и производственные совещания. При помощи и под руководством парторганизации полярной станции т. Бабков организовал работу по повышению политического и общеобразовательного уровня членов коллектива. Хорошо работала библиотека, систематически проводились литературные вечера, читки художественных произведений Горького, Чехова, Островского и др. Регулярно слушались политинформации по радио.

Коллектив полярной станции жил полнокровной жизнью, в профработе активно участвовала целая группа полярников-активистов. Зимовка 1937/38 года прошла исключительно дружно и сплоченно.

ЦК союза премировал т. Бабкова за хорошую работу ценным подарком.

Профорг полярной станции мыса Челюскина т. Махонин личным примером стахановской работы показал образцы социалистического отношения к труду, мобилизовал членов союза на перевыполнение производственных заданий.

В результате развернувшегося в коллективе индивидуального социалистического соревнования выросла целая группа замечательных стахановцев. Лучшие образцы стахановской работы показали тт. Григорьев, Шаламаун, Ескин, Приказчиков, Долгобородов.

Тов. Махонин обеспечил проведение в жизнь решений регулярно созываемых общих собраний и производственных совещаний.

Полярники работали дружно и спаянно, культурно проводили свой досуг. Литературные вечера, читки художественных произведений привлекали всех членов коллектива и проходили очень оживленно.

Тов. Махонин привлек к участию в работе профорганизации активистов-полярников, которые организовали стрелковые соревнования в коллективе, шахматный турнир, лыжные прогулки.

В результате сплоченной работы коллектива все задания были выполнены успешно.

ЦК союза премировал т. Махонина ценным подарком.

Образцы хорошей работы показал еще целый ряд профоргов полярных станций и других коллективов Севморпути: т. Бушев (полярная станция бухта Тихая), премированный ЦК союза; т. Моисеева (Арктический институт), премированная Ленинградским обкомом союза, и другие.

Развертывая работу по большевистскому воспитанию профсоюзных кадров, союзные организации обучили в 1938 году на курсах и семинарах значительную группу профсоюзного актива.

Один только Мурманский областной комитет союза обучил на курсах и семинарах с отрывом и без отрыва от производства свыше 200 профактивистов.

Игарский обком союза в 1938 году обучил на двухмесячных курсах с отрывом от производства 20 общественных инспекторов по охране труда и страхделегатов.

ЦК союза провел в 1938 году курсы инспекторов по охране труда в составе 26 человек. В начале 1939 года были созданы также полуторамесячные курсы председателей судовых комитетов на 20 человек.

Иркутский, Игарский и Пеледуйский комитеты союза в январе — феврале этого года провели курсы низового профактива с отрывом от производства.

Однако проводимые профорганами нашего союза мероприятия по воспитанию профсоюзных кадров являются совершенно недостаточными и требуют еще большей повседневной кропотливой работы всех профорганов в этом направлении.

Например, Иркутский райком в 1938 году освоил всего лишь 2%, Владивостокский горком — 51%, а всего за 9 месяцев 1938 года союзными организациями освоено на подготовку профкадров 57,9% ассигнованных средств.

Эти примеры показывают, как еще слабо осваивают некоторые профсоюзные организации средства на подготовку кадров.

Все наши профорганизации должны учесть этот недостаток и извлечь отсюда соответствующий урок.

* * *

Выполняя постановления VI и VII пленумов ВЦСПС, ЦК союза работников Севморпути организовал широкую отчетность профорганов. В 1938 году отчитывались перед членами союза о своей работе все местные комитеты, рудкомы, постройкомы. В конце декабря 1938 года —

начале января 1939 года прошли отчеты судовых комитетов союза (ледоколы „И. Сталин“, „Л. Каганович“, „Ермак“, „Ленин“, „Красин“ и др.). Некоторые местные комитеты отчитывались перед избирателями по два раза.

Необходимо, однако, отметить, что именно в вопросе профсоюзной демократии прежде всего сказалось несоблюдение большевистского стиля работы со стороны ряда профорганов.

Осужденная ЦК ВКП(б) и VI пленумом ВЦСПС гнилая практика „кооптации“ еще имеет место в ряде профорганизаций нашего союза.

Так, например, в Анадырском обкоме союза были подряд „кооптированы“ не из членов пленума председатели областного комитета тт. Логожа, Токарь, Шаркевич.

Местком Карачаровской базы Арктикснаба (Москва) „кооптировал“ в состав членов месткома и ревкомиссии тт. Ступакова и Иванюшина. На этой же базе все профорги были избраны на неправомочных собраниях профгрупп, а профорга бухгалтерии т. Клышникову вообще не избирали, ее назначил парторг т. Кульков.

Проведенный в октябре 1938 года пленум Мурманского обкома союза состоялся при участии 9 членов пленума из 15, т. е. по существу был неправомочным.

Президиум Якутского обкома союза, не отчитавшийся ни на одном собрании членов союза, не счел себя обязанным отчитаться даже на областной конференции союза.

Не отчитались о своей работе перед членами союза Иркутский и Игарский комитеты союза.

В 1938 году наблюдалась большая текучесть профкадров. В одном только Анадырском обкоме союза за год сменилось 7 председателей. В Иркутске за год сменилось 6 предрайкомов, на Красноярском ремонтном заводе 3 предзавкома, и т. д. Как правило, все эти председатели при уходе с руководящей работы не отчитывались перед избирателями.

Основная вина за эту небольшевистскую практику работы ряда профорганов, за игнорирование членов союза, за грубейшее нарушение профсоюзной демократии лежит в первую очередь на президиуме ЦК союза.

В самом президиуме ЦК союза долгое время подвизались в качестве „руководителей“ союзных масс нечлены профсоюза — ответственный секретарь ЦК союза Малышев и ответственный инструктор Абрамович. Оба сняты с работы.

В последние месяцы президиум ЦК союза, следуя указаниям VII пленума ВЦСПС, проводит более решительную борьбу с нарушениями профсоюзной демократии.

По указанию президиума ЦК союза, в ряде профорганизаций, местные комитеты которых потеряли правомочия ввиду отсутствия необходимого кворума, проведены были отчеты и выборы новых профсоюзных органов.

Руководству Анадырского, Владивостокского, Якутского, Игарского и Мурманского комитетов союза предложено провести профсоюзные конференции, на которых отчитаться о работе и избрать новые составы пленумов, так как существующие в данное время пленумы этих комитетов потеряли свои правомочия. В Анадыре, например, осталось всего 2 члена пленума.

В феврале — марте 1939 года президиум ЦК союза отчитывается о своей работе на собрании членов союза крупнейших коллективов Севморпути.

Профсоюзная работа в предприятиях и учреждениях Севморпути страдает целым рядом и других серьезных недостатков.

До сих пор не выполнено указание I Всесоюзного съезда союза работников Севморпути о $100^0/_0$ вовлечении работающих в члены союза.

Так, на 1 октября 1938 года в союзе состояло всего лишь $74,4^0/_0$ работающих, а на таком крупном предприятии, как строительство Мурманского судоремонтного завода, членами союза состоит лишь половина работающих.

Устранение всех этих и ряда других серьезных недостатков в союзной работе, серьезное улучшение всей профсоюзной работы — почетная и ответственная задача профорганов.

Профсоюзные организации обязаны оказать самую действенную помощь хозяйственному и партийному руководству Севморпути в деле быстрейшей реализации постановления СНК СССР от 29 августа 1938 года „Об улучшении работы Главсевморпути", обеспечить неуклонное выполнение постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС от 28 декабря 1938 года „О мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины, улучшению практики государственного социального страхования и борьбе с злоупотреблениями в этом деле". Это — первоочередная задача всех профорганизаций союза, начиная от профгруппы и кончая президиумом ЦК союза работников Севморпути.

II

В ближайшее время по решению VII пленума ВЦСПС будут проведены отчеты и выборы всех низовых профорганизаций, в том числе и союза работников Севморпути.

Проведение этой работы в полном соответствии с требованиями профсоюзной демократии, на основе подлинной большевистской критики и самокритики, на основе повышения политической бдительности и творческой инициативы широких профсоюзных масс является серьезнейшей политической задачей всех организаций.

Отчетам и выборам низовых профорганов надо обеспечить конкретное руководство. Руководящие профорганы союза, областные, городские, районные комитеты и президиум ЦК союза должны при этом учесть ошибки, имевшие место при проведении отчетов и выборов низовых профорганов в 1937—1938 годах, и не допустить их повторения.

Нельзя предоставлять это важнейшее мероприятие самотеку, как сделал президиум Владивостокского горкома союза (т. Штепа), устранившийся от руководства выборами месткома транспортной конторы. В результате этого через две недели после выборов месткома сам же президиум горкома вынужден был распустить его и назначить новые выборы, так как из пяти членов МК один оказался проходимцем, скрывшим свою службу в белой армии и исключенным за это из рядов ВКП(б), а двое оказались состоящими под судом и следствием.

Подобные факты при проведении отчетов и выборов месткомов в 1939 году не должны иметь места.

Надо иметь в виду, что от результатов отчетно-выборных собраний, от того, как активно будут члены союза критиковать работу профорганов, от того, кто в результате выборов придет к руководству профорганизациями, — зависит успех выполнения большевистских решений

VI и VII пленумов ВЦСПС о дальнейшем подъеме и укреплении работы профсоюзных организаций.

Обкомы, горкомы, райкомы союза и президиум ЦК союза обязаны обеспечить живое, конкретное руководство ходом подготовки и проведения отчетно-выборных собраний всех профорганизаций союза. Не должно быть ни одной профорганизации, будь то малая или большая, которая выпала бы из поля зрения руководящих профорганов и была бы предоставлена самой себе. Отчеты и выборы должны пройти организованно и на высоком уровне.

Местные комитеты, рудкомы, судкомы, постройкомы обязаны утвердить на своих заседаниях краткие письменные отчеты о своей работе за год и вывесить их для всеобщего сведения не позднее чем за 10 дней до отчетно-выборных собраний.

В подготовке к отчетам и выборам, для освещения работы месткомов, критики их недостатков и предложений, необходимо максимально использовать политотдельскую печать, стенные газеты, многотиражки.

Необходимо тщательно готовить отчетно-выборные собрания, предусмотрев все „мелочи", отсутствие которых зачастую снижает уровень проводимых собраний. Надо обеспечить явку на собрания всех членов союза, памятуя, что собрания будут правомочными лишь при условии присутствия на них не менее $^2/_3$ состава членов союза, состоящих на учете в той или иной организации.

Президиум ЦК союза, областные, городские и районные комитеты должны проинструктировать руководителей низовых профорганизаций о порядке и методах подготовки отчетно-выборных собраний с тем, чтобы собрания прошли организованно, на высоком идейном уровне, при полном соблюдении профсоюзной демократии; должны помочь месткомам, членам союза развернуть на собраниях подлинно большевистскую критику и самокритику недостатков работы профорганов.

Руководящие профорганизации должны оказывать низовым профорганам повседневную деловую помощь, конкретно руководить ими и направлять их работу. Необходимо будет в 1939 году организовать серьезную учебу низового профсоюзного актива, вооружить профсоюзные кадры большевизмом, неустанно поднимать их культурный и политический уровень. Профсоюзный актив должен работать и овладевать большевизмом так, как нас учит партия большевиков, так, как учит наш вождь и учитель товарищ Сталин.

Надо помнить, что дальнейший подъем профсоюзной работы немыслим без привлечения к активной профсоюзной работе сотен и тысяч добровольческого актива, что одной из серьезнейших задач предстоящих отчетов и выборов низовых профорганов является избрание в руководство профорганизаций людей, способных устранить все недостатки, возглавить активность членов союза. Надо избрать людей, пользующихся безусловным доверием и заслуженным авторитетом у масс, лучших стахановцев и ударников из рабочих, служащих и ИТР, преданных делу строительства социализма.

Вооруженные большевистскими решениями VI и VII пленума ВЦСПС, профорганизации союза работников Севморпути под руководством и при помощи партийных организаций успешно и на высоком идейном и организационном уровне проведут отчеты и выборы низовых профорганов, ознаменуют их новым подъемом творческой инициативы трудящихся, новым подъемом социалистического соревнования.

Э. КРЕНКЕЛЬ

Герой Советского Союза,
начальник Полярного
управления Главсевморпути

АКТУАЛЬНЫЙ ВОПРОС

Статья т. Авгевича „Сумма опыта“ (см. ниже) поднимает важные и актуальные вопросы, интересующие многих работников Заполярья.

Моряку, летчику, геологу, радисту и метеорологу, полярнику, работающему на зимовке близ жилья и находящемуся длительное время на полевых работах в палатке, требуется различное снаряжение и обмундирование, от качества которых подчас в значительной мере зависит работа.

Существующие типы снаряжения и обмундирования оставляют желать много лучшего, несмотря на большие затраты и использование хороших материалов для их изготовления.

Это объясняется прежде всего тем, что, с одной стороны, сами полярники мало делятся опытом с заготовительными и снабжающими организациями, а, с другой, в Главсевморпути по существу никто не занимается систематическим собиранием и выработкой нужных образцов снаряжения и обмундирования, зарекомендовавших себя на практике.

Немаловажную роль играет и умение наилучшим образом использовать снаряжение. Нередко малоопытные работники, неправильно пользуясь отдельными предметами, не получают должного эффекта, а порой доходят до курьезов. Статья т. Авгевича показывает, как нужно пользоваться основными видами полярного путевого хозяйства.

Статья эта безусловно вызовет по ряду вопросов разногласия и споры, так как у каждого бывалого полярника на этот счет своя точка зрения. Но статья найдет и читателя, который воспользуется опытом, полученным автором статьи на Севере, а споры по отдельным вопросам только помогут еще лучше разобраться в отдельных вопросах.

Уверен, что многие полярники откликнутся на статью т. Авгевича, развернут здоровую критику и восполнят пробелы этой статьи дополнительными материалами, которых, надо сказать, у каждого старого полярника немало.

В. АВГЕВИЧ

СУММА ОПЫТА

(К вопросу о рациональных способах экспедиционной работы в условиях Севера)

I

Многие молодые специалисты, впервые попадающие в Арктику, нередко тратят время на разрешение таких вопросов экспедиционной работы, которые уже давно разрешены опытным путем.

Цель настоящей статьи — поделиться с этими товарищами суммой опыта экспедиционной работы в Арктике.

Что нужно для того, чтобы максимально повысить производительность труда экспедиционных работ?

Прежде всего надо тщательно подготовить транспорт, обмундирование, снаряжение и весь инвентарь, необходимый для лагерной жизни, продумать вопрос о лагерном оборудовании и номенклатуре экспедиционных предметов.

Для каждой экспедиционной партии, работающей как в зимних, так и летних условиях, необходимо иметь:

1) палатку, обеспечивающую размещение всех участников,

2) печь из бакового железа, с коленом и 4 трубами,

3) ведро для питьевой воды,

4) чайную и столовую посуду по числу участников,

5) не менее двух металлических чайников,
6) два посудных полотенца,
7) не менее двух кастрюль,
8) два топора,
9) железную лопату,
10) поперечную пилу,
11) оленьи шкуры-постели по числу участников, а также две запасные; спальные мешки,
12) запас свечей, из расчета $1/2$ свечи на сутки,
13) специальный дорожный ящик-сундучок («садок») для мелкой походной утвари (служит вместо стола),
14) брезент 3×4 м,
15) дробовое ружье с запасом боеприпасов,
16) винтовки, из расчета одна винтовка на двух человек, и патроны к ним,
17) паяльную лампу,
18) примус складной,
19) бидон с керосином,
20) запас примусных иголок.

Последние четыре предмета (паяльная лампа, примус, бидон и примусные иголки) необходимо брать в случае поездки в районы, лишенные плавника.

Если относительно мелкого снаряжения можно ограничиться лишь кратким его перечислением, то такие предметы как палатка, печь и др. — нуждаются в подробном описании.

Неудачно выбранная палатка может явиться причиной больших неудобств. Чересчур легкая, тонкая и большая палатка, требующая большого числа кольев, недопустима в полярной экспедиционной обстановке.

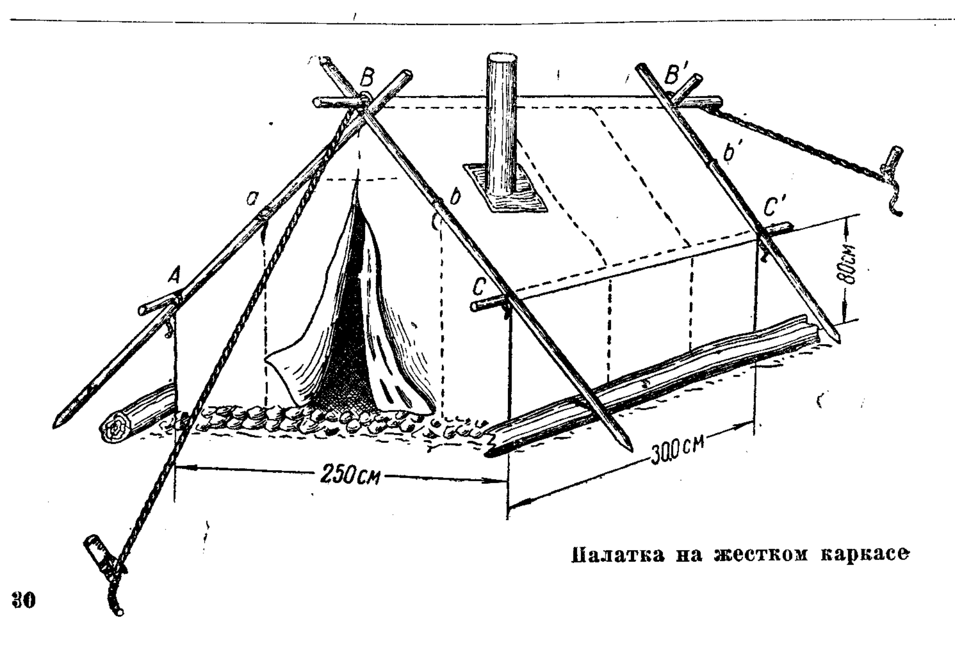
В 1937 году в экспедиции Гидрографического управления автору пришлось иметь дело с очень большими и неудобными палатками. Чтобы установить такую палатку, семь человек затрачивало не менее трех часов. Кроме того, она почти не защищала от ветра и слабо обогревалась; зимой в такой палатке жить невозможно.

Одним из лучших типов экспедиционной палатки является предложенная начальником полярной станции острова Котельный В. И. Соколовым. В течение двух лет автор пользовался этой палаткой и проверил ее рациональность.

Эта палатка была сшита самими полярниками из плотного, пропитанного специальным химическим составом брезента. Размеры ее допускают свободное размещение четырех человек (обычный состав экспедиционной партии).

Для установки палатки применяется несложный жесткий каркас, поэтому ее свободно может устанавливать один человек, даже на ветру. Это очень важное условие, так как оно позволяет свертывать лагерь, перебрасывать его в другое место и снова разбивать силами лишь одного человека, без отвлечения от производственной полевой работы других участников экспедиции.

По внешнему виду предложенная В. И. Соколовым палатка похожа на палатку датского образца, шитую «домиком». Ее длина 3 м, ширина 2,5 м и высота 180 см. Высота продольной боковой стенки от земли до начала ската — 80 см. По боковым линиям AA^1 и CC^1 и хребтовой BB^1 полотнища палатки сшиты рукавами, сквозь которые пропускаются деревянные шесты толщиной в 5 см; возможны более тонкие и более легкие бамбуковые палки



Палатка на жестком каркасе

длиной в 3,5 м. На концах хребтового рукава BB^1 делаются крепкие петли (коуши), через которые пропущены концы манильского 10-миллиметрового троса, служащего для общего крепления палатки. Длина каждого троса должна быть не менее 10 м, в расчете на тот случай, когда колья вбить нельзя, а камни или плавник, к которым можно произвести крепление, находятся далеко друг от друга. Две пары торцовых направляющих жердей делаются такой же толщины, как и остальные, а длина их 2,5 м. Обе эти пары жердей при пересечении скрепляются болтами. В точках A, A^1, C и C^1, где соприкасаются бортовые и торцовые жерди, к последним прикрепляются 50-сантиметровые сыромятные ремешки, легко развязывающиеся при самых сильных морозах.

В точках a, a^1, b и b' на гранях палатки пришиты крепкие ушки для дополнительного закрепления полотнища палатки к каркасу. При сильном ветре, когда полотно палатки начинает хлопать и сильно парусить, рекомендуется оба ската дополнительно натягивать. Для этой цели служат ушки, пришитые на соединительных швах, посредине каждого ската. К палке, пропущенной через эти ушки, привязывается конец длиной в 6—7 м, которым дополнительно натягиваются скаты палатки.

Низ палатки крепится с помощью бревен, гальки или просто снега, набрасываемых на парусиновый подзор, пришиваемый к брезенту палатки. Ширина подзора — 30 см. Никаких кольев для этого не требуется.

Вход делается из двух полотнищ, перекрывающих друг друга: благодаря этому даже боковой ветер не задувает внутрь палатки.

Вдоль хребтовой жерди внутри палатки пропускается тонкий стальной трос, служащий для крепления палатки и сушки одежды. Чтобы можно было развесить на просушку мелкие части одежды, к палатке с внутренней стороны пришиваются веревочные петли. Для вывода печной трубы, в правый скат палатки вшивается лист белой жести или латуни с соответствующим вырезом. Лист пришивается тонкой медной проволокой.

Такой тип экспедиционной палатки наиболее рационален. Жесткий каркас спасает палатку от падения, особенно в весенне-зимние месяцы, когда пурга, снегопады и обледенение увеличивают нагрузку на палатку; он обеспечивает ей устойчивость и при штормовых ветрах.

Летом, при поездках на шлюпке, палатку можно брать без жердей: там, где есть плавник, легко запастись жердями на месте.

Не менее важным предметом лагерного снаряжения является также п е ч ь.

Походная железная печь должна быть сделана из хорошего бакового железа, в форме параллелепипеда, длина которого равна ширине листа железа. В ней обязательно должна быть конфорка, для быстрого согревания чайника.

Четыре трубы должны как раз укладываться внутрь печки. В таком виде печное снаряжение транспортабельно, трубы не мнутся и не портятся.

В районах, лишенных плавника, приходится прибегать к помощи керосина и примуса. Но мы не рекомендуем обогревать палатку примусом, так как это повлечет за собой много копоти. Лучшим способом обогревания палатки при отсутствии дров является нагревание корпуса печки пламенем паяльной лампы.

Рекомендуем также использование штуцера — горелки паяльной лампы для примуса. Штуцер, соединенный длинной медной трубкой с корпусом примуса, позволяет регулировать направление пламени.

Третьим обязательным предметом лагерного снаряжения является «с а д о к». Это небольшой прочный ящик, размером 40×60×40 см, разгороженный внутри на ряд отделений, в которых хранятся чайная и столовая посуда, сахар, чай, молоко, соль, свечи, спички и другая расходная мелочь.

«Садок» в поездках очень удобен. В палатке он служит вместо стола. Во время же коротких привалов, содержа в себе необходимый минимум продуктов, он позволяет избежать поисков их по разным мешочкам, баулам и чемоданам.

С п а л ь н ы е м е ш к и служат также необходимой принадлежностью лагерного снаряжения. Наилучший спальный мешок шьется из волчьего меха. Хороши мешки из пыжика (молодого оленя), крытые плотной байкой или сукном с прослойкой из ватина или гагачьего пуха. Мешки из собачьего меха, крытые тонкой бумажной материей или сатином, которые часто выдаются экспедиционным работникам, очень неудобны: они тяжелы, плохо согревают и годны лишь для ночевки в палатке в летнее время.

В спальный мешок следует залезать, обязательно раздевшись до белья; тогда он лучше греет и дает возможность получить полноценный отдых.

Если влезать в мешок в одежде, он внутри сыреет, шерсть вылезает, и мешок быстро приходит в негодность.

О л е н ь и ш к у р ы для подстилки на спальные места необходимо иметь в каждой поездке. Для этой цели идут шкуры взрослого оленя, с плотной и густой шерстью, очищенные от мездры, высушенные в растянутом виде.

При переезде спальный мешок, чтобы в него не попадал снег, плотно завертывается в эту шкуру (мехом наружу) и завязывается сыромятным ремнем.

На каждую партию нужно брать не менее двух топоров, Один топор — плотничный, для различных поделок и рубки плавника, другой — для рубки мороженого мяса, льда, земли и т. д.

Брезент, взятый в поездку, служит двум целям: при переездах им закрывается груз на нартах, который предохраняется таким образом от снега; при лагерной же стоянке брезент используется для дополнительного закрывания входа в палатку. Накинутый на продольную оттяжку и скрепленный с палаткой, брезент создает подобие сеней, в которых можно держать дрова, питьевой лед и запасы продуктов. Кроме того, этим достигается защита входа в палатку от снеговых надувов.

Экспедиционное вооружение должно состоять из трехлинейных винтовок и дробового оружия. (Карабины «ТОЗ» ненадежны, их брать не следует.) В поездке по тундре оружие всегда нужно держать в чехле, причем дробовое оружие не следует держать в чехле заряженным, так как малейшая неосторожность может вызвать выстрел.

Остальные предметы лагерного снаряжения — самые обычные, и на их описании останавливаться не следует.

Не менее важным обстоятельством, сильно влияющим на успех экспедиционных поездок, является рациональный подбор одежды, обмундирования. Но этот вопрос необходимо выделить в специальную статью.[1] Отметим лишь, что при отборе личного снаряжения каждый экспедиционный работник должен как можно меньше загружать нарту. Поэтому достаточно ограничиться чемоданчиком размером 20×40×50 см, в который уложить по одной смене теплого и холодного белья, две пары шерстяных чулок, запасные очки-светофильтр, полотенце, мыло, зубную щетку с тубой пасты, бритвенный прибор, запас негативного материала для фотосъемок, небольшой запас карандашей и бумаги, а также немного медикаментов. Каждому необходимо иметь карманный компас. Прибор для чистки оружия достаточен один на всю партию.

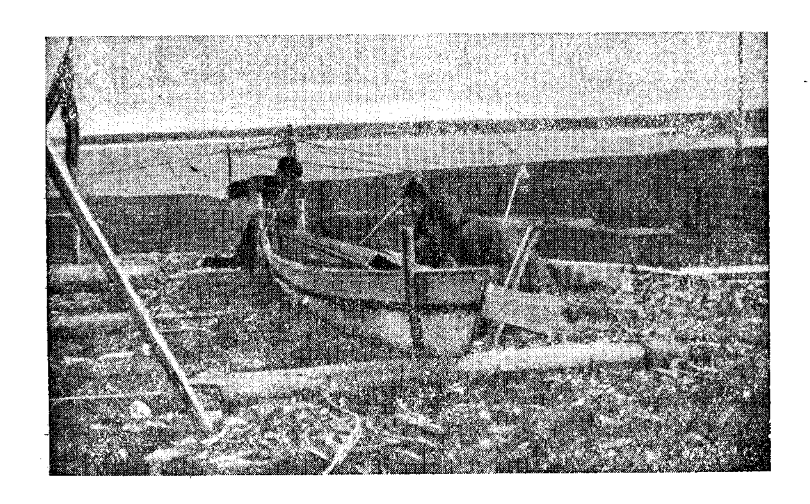
Перед поездкой необходимо тщательно проверить и подготовить все имущество и материалы. Пила и топор должны быть наточены и направлены. Если палатка окажется порванной, ее необходимо залатать. Необходимо проверить целость и комплектность палаточных шестов. Желательно даже для пробы поставить палатку вблизи станции, примерив к палатке печные трубы.

Спальные мешки должны быть заранее распределены по участникам похода, чтобы каждый мог уложить внутрь своего мешка запасную одежду, валенки и мелкие личные вещи.

Оружие должно быть тщательно вычищено и смазано. Зимой смазка должна производиться не обильная, иначе она может застыть, и тогда открыть затвор винтовки будет трудно.

Не рекомендуется особенно рассчитывать на галеты, так как это скорее «аварийный» продукт питания, когда некогда и не из чего напечь хлеба. Готовясь к поездке, следует заранее напечь хлеб, причем на зимнее время нужно выпекать его маленькими булочками, эллипсоидальной формы, длиной

[1] В «Советской Арктике» эти вопросы уже освещались (см. № 12 за 1937 г., № 4 и 7 за 1938 г).



„Ветка“ — дощатая лодка якутского типа

10—12 см. Еще горячие они выносятся на воздух и замораживаются. Такой хлеб, выпеченный в декабре, сохраняет годность до мая. Мороженый хлеб в буханках требует значительно большего времени на отогревание, а в экспедиции дорога каждая минута. При летних поездках, наоборот, лучше пользоваться хлебом в буханках. В мешке при переездах он не так крошится и дольше не плесневеет.

Кроме хлеба и консервов, следует брать некоторое количество различных круп, сухих овощей, фруктов, пшеничной муки, яичный порошок, чай, кофе, какао, сахар и т. п. Все это должно быть уложено в мешочки с пришитыми к ним завязками. Каждый мешочек должен иметь надпись с названием содержимого: при отсутствии надписи, развязывание мешочков на морозе также ведет к потере времени.

«Садок» следует увязывать на нартах с таким расчетом, чтобы на привалах его можно было достать без разборки всего груза. Печь также увязывается на нартах поверх всего груза, чтобы ее не помять.

II

В зимних поездках основным видом транспорта является собачья упряжка с нартами.

Нормальная упряжка состоит из 12—14 хороших ездовых собак, способных тянуть нарту с грузом до 800 кг.

Существуют два типа собачьей упряжки: веерная, принятая на Европейском Севере, и цуговая, распространенная в Якутии и на Чукотке.

Веерная упряжка хороша при поездках по тундре, но мало пригодна при движении по торосистым льдам, где первенство принадлежит цуговой упряжке. Автор считает цуговую упряжку лучшим способом использования собак.

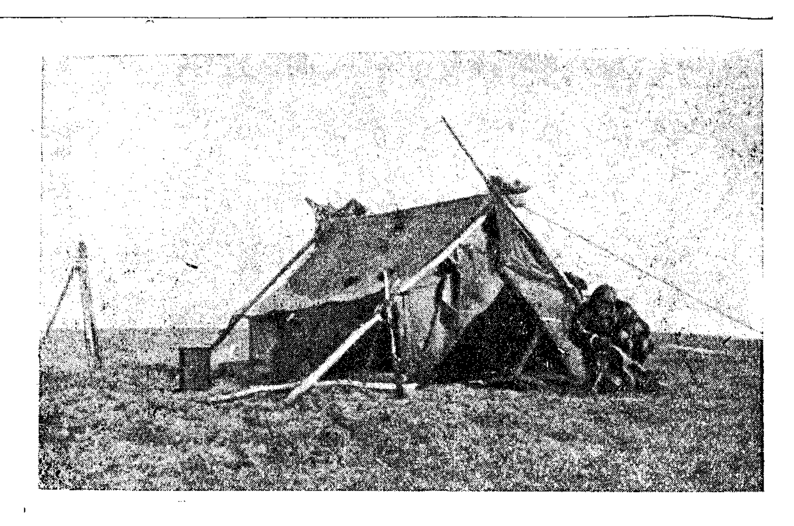
В цуговой упряжке каждая собака имеет лямку-алык, пристегивающуюся к парным петлям, расположенным в 125—150 см друг от друга по «потягу» — ремню или крепкой веревке, соединенной непосредственно с нартами.

Нарты — самая ответственная часть экспедиционного снаряжения, и поэтому они должны быть очень прочны, так как дорога нередко проходит в тяжелых условиях: среди торосистых льдов, по сильно пересеченной местности и т. д.

Автору однажды пришлось пользоваться нартами, заготовленными Арктикснабом. При 10—12-дневной работе на них возле самой станции, они приходили в полную негодность. Весь секрет заключался в креплении частей. Арктикснабовские нарты имели жесткое и, в то же время, примитивное крепление всех частей с помощью деревянных шпилек. Езда по застругам и торосам такие нарты быстро разбалтывает и затем ломает. Настоящие дорожные нарты, способные выдержать 1000—1500 км пробега без ремонта, это нарты местного типа, связанные сыромятными ремнями. В них нет ни одного гвоздя и жесткого крепления. Такие нарты при езде по самой плохой дороге свободно реагируют на все неровности пути, благодаря пружинистости ремней.

Большие дорожные нарты (грузоподъемностью до 800—900 кг) имеют 4 пары копыльев, средние — 3 пары и маленькие ездовые — 2 пары копыльев. Двухкопыльные нарты делаются для поездок одного человека с упряжкой в четыре собаки. Они очень удобны, поворотливы и легки.

В разное время года местные жители употребляют различные нарты. С октября



Палатка, установленная на каркасе из жердей плавника

по ноябрь, когда тундра еще недостаточно покрыта снегом и попадается голая мерзлая земля, нарты делаются с полозьями из свежей, мелкослойной лиственицы (по-якутски «килмас»).

С наступлением хорошего санного пути и сильных морозов переходят на нарты с полозьями из березы. Березовые полозья с осени суток сорок вымачиваются в тундровом озерке пресной воды. С первыми морозами полозья извлекаются из воды, вносятся в помещение и отогреваются. Дерево становится гибким. Тогда концы полозьев загибаются, и они снова выносятся на мороз, где держатся 1—2 суток. Мороз закрепляет их в согнутом положении, после чего полозья вяжутся ремнями к копыльям. Когда нарты готовы, их перевертывают полозьями кверху, застругивают и ножом насекают сетку. Затем кисточкой из оленьего хвоста смачивают полозья водой во всю длину. Нужно проделать до 40 таких смазываний, после чего слой льда на полозьях нарастает до толщины в 3—4 см. С ледяными подполозками нарты готовы к самой тяжелой дороге.

Стальные подреза в крепкие морозы не годятся, так как они имеют довольно сильное сцепление со снегом. На ледяных полозьях нарты необычайно легко скользят по сухому, рыхлому снегу. Нарту на этих полозьях с грузом до 800 кг человек свободно страгивает с места одной рукой. Но при езде на таких нартах нужно внимательно следить за дорогой, так как ледяные полозья не терпят гальки или щебня. Стоит заехать на просвечивающую из-под снега гальку, как целость льда будет нарушена, полозья перестанут легко скользить и будут тормозить движение.

За день при нормальной дороге лед снашивается на половину, поэтому утром, перед выездом, каюр должен наращивать слой льда до нормальной толщины.

В апреле-мае, когда снег становится мокрым и лед на полозьях перестает прочно держаться, снова переходят на лиственичные полозья. Опытный каюр может делать такие полозья даже в дороге, подобрав нужную лиственицу из плавника. Полозья загибаются у костра.

С увеличением распутицы, когда тундра очищается от снега, лучше ездить по прибрежному морскому льду. В таких случаях на лиственичные полозья следует набивать стальные подреза. Без них лиственица быстро размочаливается от встречи с острыми краями льда и перестает скользить.

В самом конце весеннего сезона может встретиться необходимость передвижения по суше, уже очистившейся от снега. Это самое тяжелое и изнурительное передвижение. Выходить со льда на морской галечный берег лучше всего вблизи залежей плавника. В таких случаях жерди плавника укладывают по гальке параллельно одну к другой с просветом в ¾—1 м. По такой импровизированной дороге нарты нетрудно перетащить через полосу гальки.

В тундре дорогу следует выбирать по системе лощин, дно которых обычно бывает покрыто редкой травой. По траве полозья до некоторой степени скользят. Самые же тяжелые участки пути бывают на водоразделах, когда нарты приходится тащить по голой земле.

Каждый каюр всегда должен иметь в поездке несложный набор инструментов, необходимых для текущего ремонта и переоборудования нарт. В этот набор входят: коловорот с 10-миллиметровой перкой; рубанок; запас (не менее 5 м) сыромятных ремней разной ширины; ошейники и цепи по числу собак, способных перегрызать ременную упряжь; меховые набрюшники для сук.

Предпринимая дальние поездки на собаках, нужно помнить, что радиус действия собачьей упряжки невелик: количество взятого корма для собак определяет продолжительность поездки. Поэтому, прежде чем приступить к выполнению основной части производственного задания, следует создать промежуточные базы с запасом корма для собак и продуктов для людей.

Если в экспедицию отправляются работники полярной станции, то заброску продовольствия в базы лучше всего сделать с осени, морем, на катере или шлюпке с подвесным мотором.

Базы не следует делать среди камней, как это нередко практиковалось в полярных экспедициях. Медведи разбрасывают камни и прогрызают даже консервные банки.

На острове Котельном нами был принят якутский способ хранения продуктов. Из крепкого плавника сооружалась четырехногая пирамида с помостом на высоте 3—3½ м от земли. На землю, к самым ногам пирамиды, укладывались тяжелые бревна плавника, к которым костылями пришивались ноги пирамиды. Закрепленная таким образом пирамида была очень устойчива.

На помост укладывались продукты (до 240—320 кг медвежьего и оленьего мяса). На некоторых базах у нас продукты лежали по 2—3 месяца. При повторном приезде на эти базы мы обнаруживали вокруг большое количество медвежьих и песцовых следов, но продукты были целы. Такие сооружения якуты называют «арангасами».

Нередко бывают случаи, когда заранее обеспечить собак кормом не пред-

ставляется возможным. Тогда почти единственный выход — охота. Лучшее мясо для кормежки собак зимой — медвежье, моржовое и нерпичье. Этот жирный, высококалорийный корм позволяет собакам без труда переносить самые лютые морозы. Неплохим кормом являются отходы пушного промысла — песцовые тушки (½ песца на собаку в сутки) и мороженая рыба — кондевка (по 8—10 рыб на собаку).

Случается, что вопрос о корме стоит настолько остро, что приходится искать иные выходы. При недостатке сухого корма, для собак следует готовить мучную похлебку, в которую для вкуса добавлять 3—4 кило нерпичьего или медвежьего сала или мяса на упряжку в 12—14 собак. Этот корм — малокалорийный, в феврале-марте он плохо удовлетворяет собак, они теряют силы и страдают от мороза; но бывает время, когда приходится с этим мириться.

В таких случаях в дорогу следует брать с собой, кроме муки и минимального количества мяса, также бак для варки корма (на упряжку в 14 собак емкостью в 3 ведра) и легкое деревянное корыто, размером 175 см × 20 см × × 20 см. Из этого корыта упряжку собак следует кормить в два приема, предварительно остудив похлебку.

В февральские-мартовские поездки не следует брать с собой в упряжку недавно ощенившихся сук. Они чрезвычайно подвержены влиянию стужи и слабосильны. Но если, за неимением других собак, их все же приходится брать, то на случай сильных морозов нужно приготовить для них специальные набрюшники из старой меховой или ватной одежды, для предохранения сосков от замерзания.

Летние поездки можно совершать как по тундре, так и морем вдоль берега. По тундре поездки осуществляются только на оленях. Олень удобен тем, что он сам себя кормит во время стоянок. Летом пара оленей по любой дороге тянет на специальных нартах 60—80 кг груза.

Но чаще всего летние поездки осуществляются морем вдоль берега. Лучшее средство передвижения — мореходная шлюпка-шестерка с полным рангоутом и подвесным руль-мотором.

Когда в поездке участвуют 4—5 человек и имеется много груза, выгодно иметь на буксире чукотскую байдару — лодку из моржовой шкуры. Байдара эта легка, обладает высокой пловучестью и при малых размерах имеет большую грузоподъемность.

Если экспедиционная партия высаживается с корабля, то для нее также желательно предварительно устроить одну или несколько промежуточных баз. Это создаст гибкость и маневренность береговой партии и обеспечит продуктивность работы.

При отсутствии руль-мотора и невозможности использовать паруса можно передвигаться бичевой вдоль берега. Там, где берег низменный, или у самой воды есть непрерывная галечная полоса, один человек с двумя-тремя собаками без всякого напряжения будет тянуть бичеву. Плавание на веслах наименее скорый способ передвижения; кроме того, это утомительно и требует одновременной работы 2—4 человек, тогда как, применяя бичеву, можно чередоваться.

III

Место для лагеря следует выбирать на морском берегу, вблизи залежей плавника, на гальке, свободной от снега. Зимой на широких галечных пересыпях всегда имеются такие места. В палатке там будет меньше сырости.

Палатку лучше всего ставить торцовой глухой стенкой к направлению господствующих ветров, что можно установить по снеговым застругам.

Сразу же после установки палатки каюр начинает устраивать собак на ночлег. Отвязанный от нарт потяг туго натягивается между двумя бревнами плавника или специально вбитыми кольями. Собаки пристегиваются к потягу по одной на каждую петлю.

На собак, за которыми замечена способность перегрызать упряжь, надеваются ошейники с цепями, которыми они привязываются к плавнику или к палаточным палкам.

Каждой собаке вырывается в снегу ямка глубиной в 40—50 см; с наветреной стороны из снега делается защитный валик.

Другие участники экспедиции в это время налаживают остальное лагерное хозяйство. В палатке устанавливается печка, которую следует ставить на четыре крупных камня или консервные банки. Поставленная таким образом печь имеет большую теплоотдачу.

Растопив печь, можно уже приступить к отогреванию мороженого хлеба и таянию снега или пресного льда для чая. В палатке участники экспедиции расстилают спальные мешки и снимают с себя меховую одежду и обувь, переобуваясь в согревшиеся у печки валенки. Одежду и обувь необходимо выворачивать наизнанку и вешать на просушку.

Обычный дорожный рацион людей — это различные консервы, копчености, чай, кофе или какао с хлебом и маслом.

В дни простоев из-за непогоды нужно расходовать взятые с собой сухие продукты. Хлеб также следует эко-

номить, переходя в такие дни на питание оладьями. Это создает разнообразие в питании и в то же время позволяет экономить продукты «оперативного значения» — хлеб, консервы, копчености, нужные в дни напряженной работы.

На ночь оружие обычно ставится снаружи палатки, справа от входа. Там же подвешиваются патронташи. Возможность неожиданного нападения зверя на палатку исключена, так как собаки всегда поднимут переполох еще при приближении зверя.

Вообще с мороза в натопленную палатку не следует сразу вносить не только оружие, но и все приборы и инструменты. Винтовку, фотоаппарат, буссоль и прочие приборы надо завернуть на воздухе в полушубок или в другую теплую одежду и, внеся в таком виде в палатку, держать этот предмет часа 3—4 не разворачивая. Постепенно холодный воздух, внесенный вместе с предметом, согреется, и предмет может быть развернут.

Отпотевание таких вещей, как заряженные кассеты, ведет к порче пластинок; отпотевшая винтовка может заржаветь.

Ложась спать, можно свою одежду укладывать в изголовье вместо подушки, тогда к утру она не будет холодной.

Утром, перед вылезанием из мешка, лежащий ближе всех к печке может высунуть только руку, положить в печь приготовленные с вечера мелкие сухие дрова и лучину и разжечь. Через 10—15 минут в палатке будет тепло, и люди смело смогут вылезать из мешков и одеваться.

* * *

В дни, когда непогода заставляет отсиживаться в палатке, приходится иметь как бы вынужденный досуг. Но у каждого специалиста в экспедиционных условиях всегда найдется работа — например, камеральная обработка материала. Продумав все элементы этой работы, каждый сможет найти среди них такие, для которых выделять специальное камеральное время нерационально. Например, геолог, захвативший с собой запас оберточной бумаги, может заняться освобождением своих экскурсионных мешочков из-под образцов, заворачивая последние в бумагу и укладывая в ящик.

Заполнение таких простоев производственной работой — один из путей к стахановским методам труда в условиях Арктики.

Уплотнение рабочего времени, рациональное проведение каждой поездки сокращают намеченные сроки работы, позволяют увеличить план и обеспечить перевыполнение основного задания.

Приведем некоторые моменты, общие для различных разделов экспедиционной работы.

Успех любой экспедиции в основном решает четкость расстановки сил, продуманное использование всего времени и всех возможностей.

Одним из средств повышения эффективности зимней поездки служит принцип «спаренной езды». Имея упряжку в 12—14 собак, не следует их запрягать в одну большую нарту. Гораздо лучше разбить собак на две упряжки: 8 на среднюю нарту и 4 собаки на маленькую нарту.

При геодезических работах и при геологических обследованиях одинаково важны маневренность и быстрота продвижения по маршруту. Наличие двух нарт это может обеспечить.

Намечая с утра какой-либо маршрут и признавая нецелесообразность возвращения обратно в этот же лагерь, достаточно дать четкие указания каюру о месте следующего лагеря, остальное он сможет сделать один: ликвидирует лагерь, уложит весь груз и неспеша двинется в указанное место, где разобьет новый лагерь. Тем временем основное звено в составе геолога или геодезиста и второго каюра на маленьких нартах с 4 собаками ведет производственную работу, свободно уклоняясь от маршрута в сторону, не будучи связано с заботами о лагере.

По окончании полевой работы они едут в новый лагерь, где у каюра уже все готово, их ждет чай и отдых. Такой способ работы дает очень высокую продуктивность труда.

Другим приемом уплотнения сроков работы можно пользоваться, когда весна наступает медленно. Нередко тундра полностью очищается от снега, вскрываются речки, вдоль всего морского берега тянется широкой полосой водяной заберег, а морской лед продолжает оставаться невзломанным и стоит неподвижно. В таких случаях удобна комбинация лодки и нарт. Примитивная лодка-ветка ставится на нарты, загружается минимумом экспедиционного скарба, и собачья упряжка тянет этот «вездеход» по морскому льду. К этому времени лед бывает сух, вся вешняя талая вода обычно уходит под лед.

Перед выходом на берег нарты разгружаются, ветка помогает перебросить людей и имущество через заберег, а нарты и собаки переправляются вплавь. Таким образом можно снова приступать к работе, расширив границы производственного календаря.

Б. ИВАНОВ

К ПРЕДСТОЯЩЕЙ АРКТИЧЕСКОЙ НАВИГАЦИИ

(О постановке дела ледовых прогнозов)

I

Сейчас уже нет никакой необходимости доказывать практическое значение ледовых прогнозов в организации и проведении навигаций по Северному морскому пути, идет ли речь о долгосрочных ледовых прогнозах или о краткосрочных. Всем это стало вполне понятно, и образование при Арктическом научно-исследовательском институте Главсевморпути специального Ледового сектора говорит само за себя.

Правительство в своем постановлении „Об улучшении работы Главсевморпути“ указало на необходимость упорядочения дела ледовых прогнозов, ликвидации кустарщины в этом деле — кустарщины, которая является одним из тормозов развития ледового прогнозирования, порождает безответственность и делает долгосрочные ледовые прогнозы практически неприемлемыми.

Всем известно, что, несмотря на сравнительную давность своего существования, долгосрочные ледовые прогнозы и по сей день остаются все еще далекими от жизни, далекими от того, чтобы оказать практическую помощь в планировании и в организации морских операций по Северному морскому пути.

Ледовые долгосрочные прогнозы надо поднять на высоту их практического назначения, сделать их практически приемлемыми, отвечающими всем требованиям жизни. И в этом отношении на Ледовый сектор Арктического института Главсевморпути возлагается серьезнейшая и ответственная задача. Ледовому сектору предстоит собрать весь разрозненный материал по ледовитости арктических морей, привести его в единую систему не только с статистической стороны, но и с динамической, в комплексе всех факторов, определяющих физическую и динамическую природу ледовитости. Изучив ледовые режимы этих морей, мы тогда сможем выявить возможности более эффективной эксплоатации Северного морского пути.

Ледовому сектору предстоит многое сделать и в области научных разработок теоретических и практических проблем Северного морского пути. Разрешение этой большой задачи находится в прямой зависимости от того, как она будет преломляться в повседневной работе Ледового сектора, насколько правильно будет осознано им свое место в системе арктического мореплавания.

Разрешение этой задачи будет зависеть, наконец, от того, чтó будет превалировать в работе Ледового сектора — статистическая фиксация явлений и зависимостей или теоретически осмысленное изучение их в системе всей суммы взаимоотношений и взаимодействий между гидрометеорологическими факторами. В первом случае легко порождаются простые календарные определения так называемой сезонности в развитии гидрологических или метеорологических процессов. И может быть в этом кроются ошибки современных долгосрочных ледовых прогнозов в части предопределения сроков навигации. Эти ошибки могут быть значительно снижены, если в понятие о сезонности мы вложим какой-то физический смысл, придадим ему некоторую подвижность. Это значит, что если отмечено смещение в том или ином направлении одного сезонного цикла, в развитии тех или иных геофизических факторов, в частности синоптических, то в силу определенных закономерностей это повлечет некоторое смещение остальных сезонных циклов. Если говорить о случайных отклонениях, то тут нужно понять одно: все эти случайности взаимно погашаются, и тем самым закономерность развития процессов остается ненарушенной.

Мы специально остановились на этом вопросе, так как именно в этом кроется ключ к более точному предопределению сроков навигации и прежде всего ее начала. Именно такой подход обеспечил большую точность той части долгосрочного ледового прогноза полярной станции Диксон, которая касалась сроков начала навигации 1938 года. Но не будем сейчас углубляться в этот вопрос, касающийся основ долгосрочного ледового прогнозирования. Вопрос этот заслуживает специальной статьи.

II

Известно, что долгосрочное ледовое прогнозирование все еще остается проблемой, далеко не разрешенной. Для ее разрешения требуется весьма большая, по-большевистски настойчивая, осмысленная теоретически работа. И нужно надеяться, что начавшееся объединение прогностической мысли в Арктическом институте в лице Ледового сектора внесет оживление в это дело, — большое и важное. Ибо все, что было сделано в этом направлении до сих пор, не сдвинуло его с места и, может быть, потому, что все это, сделанное за многие годы, пока что не выходит за рамки отдельных, зачастую слишком упрощенных, научно необоснованных, не разработанных построений зависимостей между ледовитостью и каким-либо явлением гидрологического или метеорологического порядка.

Это можно было бы образно назвать рытьем канав для фундамента, мало представляя себе сам фундамент — основу, на которой должен покоиться долгосрочный ледовый прогноз. Этим и порождается упрощенчество в построении прогнозов, беспомощность, для облегчения которой хватаются за все, что хотя бы в малейшей степени обнаруживает связь с ледовитостью окраинных арктических морей. Но в этом, кажется, ни один прогнозист не хочет признаться.

Вéсьма сдерживающим развитие долгосрочного прогнозирования являлось и то, что вокруг этого была, я бы сказал, нездоровая атмосфера, исключавшая возможность живого обмена мнений, творческой взаимопомощи, взаимного сотрудничества.

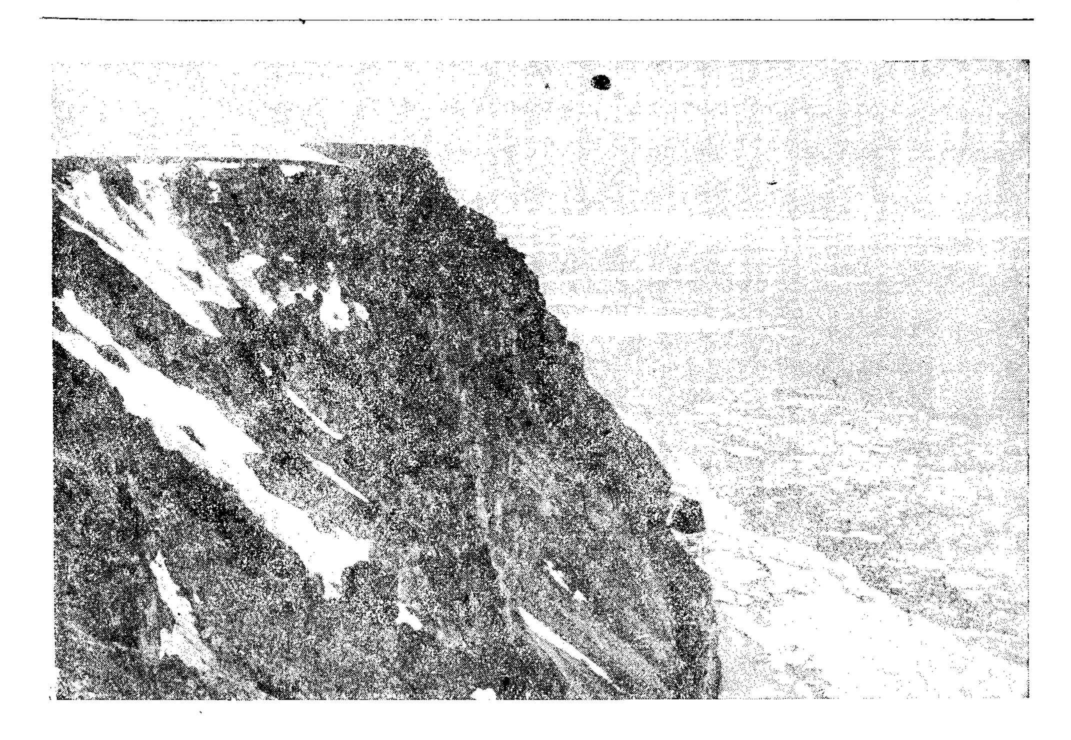
Ведь не секрет, что наши ученые авторитеты еще и по сей день пребывают в состоянии междоусобицы, и особенно эта междоусобица

сильно развита между проф. В. В. Шулейкиным и проф. Н. Н. Зубовым. Уже одно это представляет молодежь самой себе, заставляет ее вариться в своем соку.

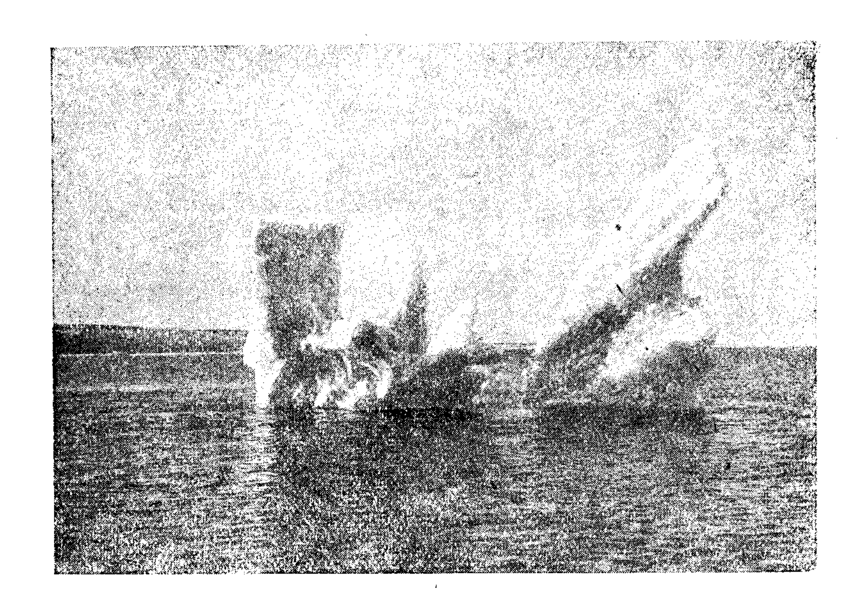
Кроме этого, в долгосрочном ледовом прогнозировании имеет место и другое весьма отрицательное явление, которое заключается в стремлении наших ученых утвердить здесь свою непоколебимую монополию, в стремлении утвердить безапелляционность своих суждений и заключений, занять диктующее положение. Может быть поэтому состав молодых прогнозистов все еще весьма и весьма незначителен, беден. Работы по воспитанию и развитию молодых кадров не было никакой. Всякая новая мысль, исходившая снизу, оставалась без внимания, без критики; и если после этого вы предлагаете свои выводы, опуская общую часть, то сейчас же поднимается шум, что это, мол, „голословщина, дайте ваши обоснования!“ и т. д.

Все это особенно присуще проф. Н. Н. Зубову, хотя он не имеет никаких оснований для этого. Тем более, что проф. Зубов за всю свою многолетнюю прогностическую деятельность сам еще не вышел за рамки „примериваний на глазок“, в результате которых появляются в обороте утверждения, лишенные физического смысла, вроде того, что ледовитость Чукотского моря зависит от теплового состояния атлантических вод, проникающих с запада на восток.

Известно, что эти теплые воды в пределах Арктического бассейна располагаются под холодными опресненными водами, мощность которых достигает до 200 м. Если даже допустить, что эти теплые воды на своем пути с запада на восток могут сохранять температурные ано-



Восточный берег острова Генриетты



Айсберг в бухте Тихой

малии, то, тем не менее, их тепловое воздействие на Чукотское море (да и на более западные моря, Восточносибирское и Лаптевых) просто физически исключается. Доказывать этого нет нужды. Кроме того, трудно рассчитывать, чтобы эти аномалии могли сохраняться в продолжение нескольких лет. За это говорят и непосредственные, хотя и немногочисленные наблюдения над этими водами в Арктическом бассейне. Скорее можно допустить и теоретически обосновать гидродинамическое воздействие этих теплых вод на эти моря, как и на всю динамику Арктического бассейна. Первая попытка такого обоснования уже дана в предисловии к долгосрочному ледовому прогнозу полярной станции Диксон на 1938 год и на первых порах дала неплохие результаты. Нужна лишь дальнейшая разработка в этой части.

Не преуменьшая роли наших ученых авторитетов, руководству Главсевморпути необходимо уделить серьезное внимание росту молодых кадров прогнозистов, созданию для них обстановки, способствующей их развитию,—обстановки, которая помогла бы им осознать всю остроту вопроса, объединила бы их мысли в одно целое, такой обстановки, которая исключала бы возможность развития вредных тенденций, вроде „самонадеянности", „безапелляционности", которые, как ничто другое, легко и быстро могут порождаться и уже кое в ком начинают отпускать ростки.

III

В предстоящую арктическую навигацию 1939 года Ледовому сектору Арктического института предстоит пройти первое серьезное испытание его способности оказать практическую помощь в организации и выполнении морских операций по Северному морскому пути, испытание его способности быть не только исследовательской, но и оперативной организацией.

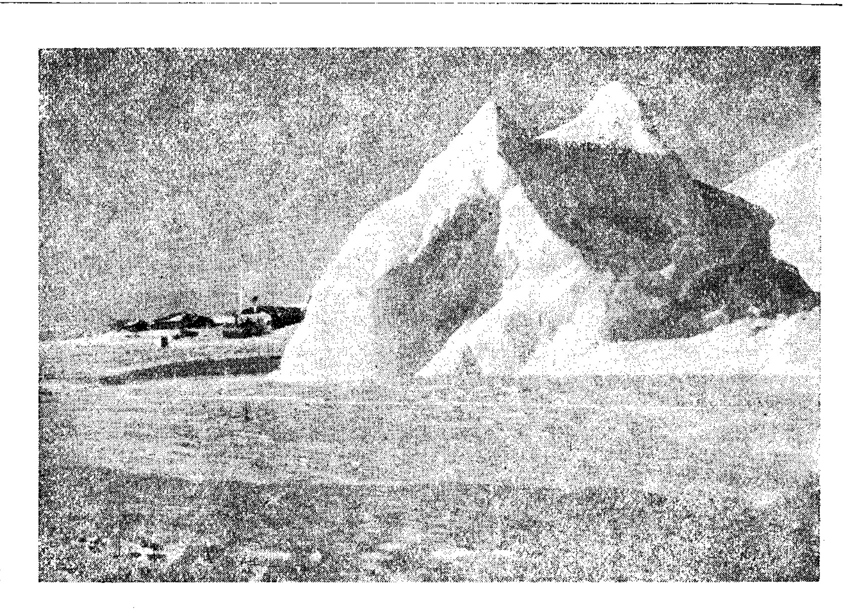
Работа по обслуживанию арктической навигации многообразна и ответственна. Она требует не простой отписки на запрос, не простого обо-

зрения ледовой ситуации, а исключительного и повседневного внимания к каждой отдельной морской операции, к каждому отдельному пароходу.

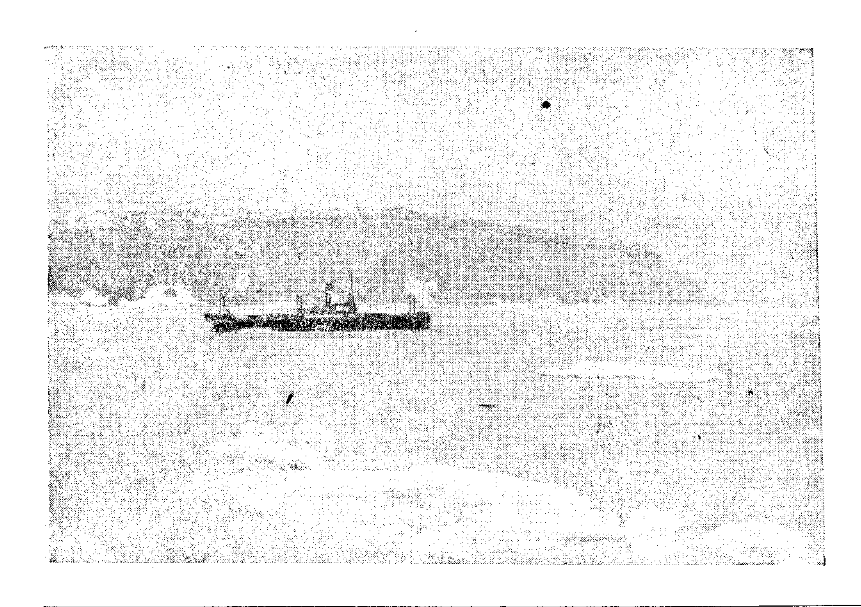
Успех навигации во многом может зависеть от того, насколько четко и ясно представляют себе руководители и капитаны ледовую обстановку. И задача оперативных групп Ледового сектора Арктического института состоит в том, чтобы обеспечить эту четкость и ясность. Каждый обзор или ответ на запрос должен быть дан с предельной ясностью, исключающей возможность двойственных толкований. Нужны тщательная и кропотливая самоподготовка, изучение материала прошлых лет и притом прежде всего с навигационной точки зрения с тем, чтобы не толковать то или иное явление в ледовом режиме как „небывалое“, „исключительное“. Всякое толкование о „небывалости“ или „исключительности“ говорит только о том, что мы еще слишком плохо знаем наши моря.

Нельзя сказать, что для изучения морей не накоплен материал. Он есть, но его нужно собрать, обработать и привести в систему, которая могла бы удовлетворить нужды арктического мореплавания. В этой части до сих пор еще ничего не сделано. Накопленный за многие годы материал все еще остается в виде неподнятой целины. Нарисовать карту льдов—это еще слишком мало. Ее нужно сделать такой, чтобы можно было ею пользоваться. Нужна не простая фиксация состояния льдов через каждый месяц, полмесяца или подекадно, а еще и комплексный гидрометеорологический анализ этого состояния льдов. Нужны карты не летописного порядка, а отображающие всю динамику льдов для той или иной навигации. Такие карты действительно могут стать настольными ледовыми лоциями для арктических моряков. Работа в этой части, пожалуй, является сейчас первоочередной.

Мне не раз приходилось беседовать с моряками, и они всегда выражали удивление, что материалы, касающиеся их плавания во льдах и которые они представляют в виде рейсовых донесений, дальше „ящиков“ и „полок“ морских контор не идут. А вместе с тем это действительно



Бухта Тихая



Бухта Амбарчик
Фото В. Павлова

богатый материал, в этом мне удалось лично убедиться. Такое безучастное, холодное отношение к донесениям капитанов, их взглядам и мнениям порождает в них, в свою очередь, такое же безучастное и холодное, порой ироническое отношение и ко всему тому, что исходит от других и, в том числе, от науки.

Мало предложить мореплавателям свои замечания о плаваниях во льдах, нужно сначала послушать и оценить их замечания на этот счет, изучить их опыт. Само собой напрашивается, чтобы Ледовый сектор Арктического института занялся широким использованием рейсовых донесений капитанов. Кроме того, нужно ввести в практику работы широкий обмен мнений между капитанами и научными работниками путем организации специальных конференций после каждой навигации. Это поможет научным работникам лучше изучить опыт капитанов, их взгляды, их требования, а капитанам — лучше и ближе ознакомиться с направлениями в науке, с научной оценкой явлений и особенностей в ледовых режимах арктических морей. Все это даст возможность выявить пути для более эффективной эксплоатации Северного морского пути, для повышения подвижности нашего флота.

Выше уже было сказано о том, на какой высоте находятся долгосрочные ледовые прогнозы в настоящее время. Были отмечены также и некоторые причины, тормозящие решение этой актуальной проблемы. Совершенно ясно, что долгосрочные ледовые прогнозы не смогут оказаться на должной высоте раньше, чем будет создана для них строгая основа: они не смогут стать практически приемлемыми раньше, чем определится их методика, физически осмысленная, обнажающая все существо тех или иных гидрометеорологических процессов, их взаимодействий и связей. И все практические изыскания в этом направлении должны быть прежде всего теоретически оправданы, осмыслены. В противном случае будет продолжаться топтание на месте и статистическая нецелеустремленная фиксация фактов и явлений, бесконечное построение отдельных зависимостей, всевозможные толкования, — т. е. долгосрочные ледовые прогнозы попрежнему будут оставаться далекими от

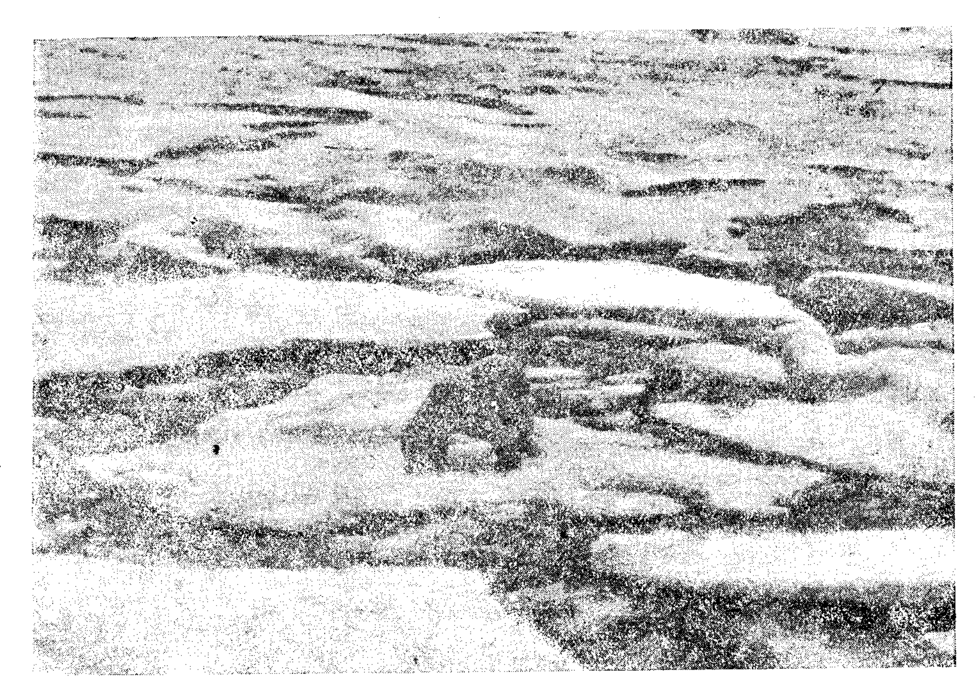
жизни, от своего практического назначения. Чем сложнее проблема, тем большей осмысленности и изыскания она требует для своего разрешения.

* * *

Вопросы оперативной ледовой службы, включающей в себя не только ледовую информацию, но и краткосрочное ледовое прогнозирование, имеют особое значение. Здесь уже не может быть речи о „примеривании на глазок“. Работа в этом направлении строится на фактическом материале, оперировать приходится с уже сложившейся обстановкой, и поэтому нужны особая четкость и ясность предположений, гибкость и инициативность.

Уже из самого понятия о динамике льдов как о производной от комплекса взаимодействий гидрометеорологических факторов следует, что работник оперативной Ледовой службы должен быть подготовлен так, чтобы он умел оценить обстановку сквозь комплекс гидрометеорологических факторов, умел дать связный гидрометеорологический анализ этой обстановки, ее развития и ее истории. Это главное условие для повышения активности краткосрочного ледового прогноза. Здесь уже нельзя прибегать к таким упрощенным приемам, которые еще уживаются в долгосрочном ледовом прогнозировании.

Кадров краткосрочников, оперативных работников сейчас по существу нет. Следовательно, их надо готовить. Одновременно необходимо разработать и методические вопросы краткосрочного прогнозирования. В этой части еще ничего не сделано, за исключением единственного опыта полярной станции на острове Диксона.



Медведь на льдине Фото В. Назарова



Капитан ледокольного парохода „Седов“ К. С. Бадигин

К. БАДИГИН

НА ДРЕЙФУЮЩЕМ КОРАБЛЕ

(Передано по радио с борта „Седова“)

I

Во второй половине января ежедневно на горизонте стала появляться бледная узкая полоска дневного света. Это лучи пока еще далекого солнца, которые, отражаясь от верхних слоев атмосферы, заглядывают к нам на 85-ю параллель. Только в первой половине марта, прорвавшись сквозь тьму, они победят полярную ночь и засверкают тысячами бриллиантов, отражаясь от белоснежной поверхности ледяной пустыни.

Для нас появление солнца будет не только традиционным праздником Арктики, но и днем подведения итогов нашей второй зимовки в дрейфующих льдах Полярного бассейна.

В работе полярных станций во время полярной ночи обычно бывает некоторое „затишье“—проводится подготовка к летним работам; в условиях же дрейфующих льдов работа во время полярной ночи является наиболее интенсивной, требующей напряжения всех сил, максимума энергии. Все научные работы значительно усложняются темнотой; наиболее интенсивные подвижки льда выпадают как раз на зимнее время.

Так, по данным нашего дрейфа, за летнее время не было ни одного дня с подвижками льда в непосредственной близости от судна, а начиная с 15 сентября уже насчитывается шестьдесят три таких дня, причем ряд подвижек сопровождался значительными сжатиями и торошениями льда.

Работы по предохранению судна от опасности, связанной с подвижками льда, также значительно усложняются темнотой. Кроме того, во время полярной ночи необходимо проводить ряд мероприятий, гарантирующих сохранение жизни людей при возможных авариях. Так, например, выгрузка аварийного запаса с вмерзшего судна на лед является первейшей необходимостью. Такой запас не только гарантирует нормальные условия жизни и работы экипажа в случае гибели судна, но и дает возможность в критическую минуту бросить все силы экипажа непосредственно на спасение судна. Постоянная забота о сохранности аварийного запаса в условиях темноты отнимает также немало времени в зимней работе седовцев. Много времени уходит и на ежедневную отгрузку снега для питьевой воды, на стирку, баню и другие бытовые нужды.

Совокупность всех работ, вызванных зимним временем, примерно составляет 25% к обычному объему работы летом.

II

Подводя предварительные итоги проделанной за полярную ночь научной работы, прежде всего нужно отметить наблюдения за дрейфом, которые подтверждают исключительное значение ветров в направлении движения полярных льдов. Такую зависимость нетрудно установить, сличая направления дрейфа, проложенного на карту на основе астрономических наблюдений, с таблицей ветров за данный отрезок времени. Астрономические наблюдения производятся в среднем через каждые 4,5 мили или, по времени, через каждые 24,7 часа. Двенадцать раз в сутки проводятся наблюдения за направлением ветра. Поэтому при анализе почти исключена возможность грубых ошибок.

Результат этого анализа заключается в следующем: направление и скорость дрейфа всегда определяются направлением и силой ветра с учетом ускорения кориолиса. Даже при продолжительном продвижении на север отклонение от такой зависимости не наблюдалось. Отсюда вывод: предполагаемое течение в Полярном бассейне, якобы идущее с востока на запад, должно быть исключено как фактор, влияющий на дрейф. Если такое течение и существует, то в районе дрейфа „Седова“ оно чрезвычайно слабо. Возможно, что ближе к западу это течение становится более интенсивным и играет заметную роль в движении льда, что отчасти подтверждается дрейфом корабля „Фрам“.

Таким образом, считая ветер основным фактором движения льдов в районе нашего дрейфа, о дальнейшем продвижении нашего судна можно сказать следующее: пока дрейф „Седова“ будет протекать восточнее долготы 90° от Гринвича, то есть в районе, свободном от действия предполагаемого течения,—пределов для продвижения „Седова“ на север не может быть. И если комбинация ветров будет благоприятна, „Георгий Седов“ пересечением геометрической точки — полюса — осуществит стремления славного русского исследователя, чье имя он носит.

Заканчивая описание нашего дрейфа, приведу еще количество миль, пройденных судном с сентября 1938 года: в сентябре пройдено 128 миль, в октябре—112 миль, в ноябре—114 миль, в декабре—168 миль, в первой половине января—45 миль, всего пройдено 567 миль.

В районе дрейфа отмечается крайняя неустойчивость ветров: часто и резко меняя направления, ветер иногда за день дважды обходит по всем румбам.

Температура воздуха в сентябре была средняя —3°,8, максимальная +1°,1, минимальная —10°,8. В октябре средняя —12°,8, максимальная +0°,1, минимальная —26°,1. В ноябре средняя —21°,5, максимальная —8°,2, минимальная —34°,5. В декабре средняя —22°,4, максимальная —3°,3, минимальная —38°,2. В январе наблюдалась самая низкая температура: —43°,5. Дни с осадками чрезвычайно редки, поэтому и снежный покров в среднем достигает не более 20—25 см.

С конца декабря установилась ясная морозная погода с небольшой облачностью (1—2 балла); температура воздуха держится 32—35° мороза.

Ежедневно появляется полярное сияние. Преобладающей является форма лучистого строения (дуги, драпри, корона); часто наблюдалось сияние в форме светящейся поверхности, в виде полос. Реже бывают очень красивые пылающие сияния, обладающие большой интенсивностью.

Многочисленные подвижки льда коренным образом изменили окружающую ледовую обстановку. Эти подвижки сопровождались образованием многочисленных трещин, идущих в самых разнообразных направлениях. Трещины часто расширялись, превращаясь в разводья длиной свыше мили и шириной до 300 м. Лед на таких разводьях обычно достигал толщины не более 0,5 м, и в первую же подвижку все разводье превращалось в гряды сторошенного льда. Торошение часто захватывало и старый 1,2—2 м лед.

Увеличение толщины старого льда началось, примерно, в первой половине декабря. Лед, пропитавшийся летом водой от таяния снежного





Старший механик, парторг Д. Г. Трофимов (слева) и старший помощник капитана А. Г. Ефремов (справа)

покрова, в продолжение двух с половиной месяцев находился в процессе промерзания, и только после этого на нем начали нарастать новые слои.

Наблюдая за процессом торошения льда в различных степенях его промерзания, можно отметить эволюцию звука, сопровождавшего разрушение ледяного покрова. Звук проходит целый ряд изменений, неуклонно увеличивая свою силу, соответственно степени промерзания льда. Заметно различаются звуки при торошении молодого и старого льда; при некоторой наблюдательности можно даже примерно определить возраст торосящегося молодого льда.

О положении судна нужно сказать следующее: вмерзнув первоначально на компасном курсе 132°, „Седов“ менял направление соответственно развороту льда, все время уклоняясь влево; в настоящее время он имеет курсовое направление — 87°.

Во время первой зимовки от часто происходившего сжатия и торошения мощного льда у самого борта, около подводной части корпуса образовалась крепко примерзшая „ледяная чаша“, состоящая из хаотически смерзшихся обломков льда. После околки судна л/к „Ермак“ эти остатки примерзшего льда, имеющие неправильную форму, значительно влияли на устойчивость судна и создали крен. После ряда принятых мер, на вторую зимовку удалось вмерзнуть с небольшим (до 3°) креном на правый борт. Последующие подвижки льда убавили крен до 1°.

В результате подвижек льда во время второй зимовки, вероятно, также образовалась „ледяная чаша“, охватывающая всю правую подводную часть борта, более подвергавшуюся сжатиям сторошенного льда.

Большой материал дали наблюдения по определению элементов земного магнетизма (склонение горизонтальной и вертикальной составляю-




Старший радист А. А. Полянский (слева) и врач А. П. Соболевский (справа)

щих), производимые универсальным магнитометром „Комбайн“. Во время полярной ночи сделано 20 магнитных наблюдений и 4 суточных станции с вариационными наблюдениями магнитного склонения через каждые 5—10 минут, на совершенно неисследованном магнитном поле. Магнитное склонение, величина которого на широте 83°26′ и долготе 141° была 34°09′ ост, на широте 85°34′, долготе 127°18′ возросло до 54°15′ ост.

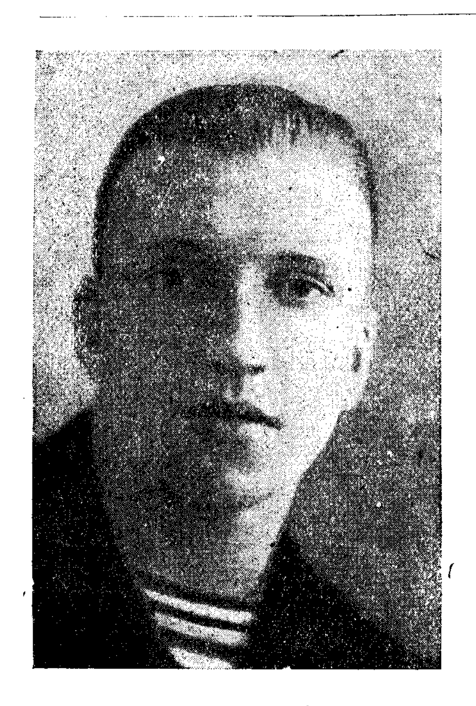
Изменение склонения наблюдалось также с изменением долготы при одной и той же широте, уменьшаясь к западу, увеличиваясь к востоку.

Магнитные бури (возмущение магнитного поля) происходили во время всех наших магнитных наблюдений.

Для изучения влияния высоких широт на работу магнитного судового компаса — над ним регулярно ведутся наблюдения. В дни определения склонения одновременно определяется и поправка компаса. Сейчас еще нельзя сказать что-нибудь определенное относительно его поведения, однако можно предполагать весьма незначительное уклонение от нормальной работы.

Во время полярной ночи произведено 17 гравиметрических наблюдений (измерения силы тяжести) маятниковым прибором Вейнинг Вейнца. Это чрезвычайно интересная и важная работа для изучения формы земли. На „Седове“ прибор Вейнца установлен в теплом, удобном помещении и прекрасно работает, давая полную фотозапись наблюдения на осциллографной бумаге в течение 20 минут, исключая всякие ошибки в расчете, возможные при пользовании приборами других систем.

Во время дрейфа норвежской экспедиции на корабле „Фрам“, гравиметрические наблюдения производились настолько несовершенными приборами, что полученные результаты серьезной научной ценности почти не имели. Таким образом, гравиметрические работы на „Седове“





Радист Н. М. Бекасов (слева) и боцман Д. П. Буторин (справа)

являются по существу первой удачной попыткой проведения этих работ в неисследованном районе и будут служить ценным дополнением к работам дрейфующей станции „Северный полюс“.

Гидрологические глубоководные станции берутся на „Седове“ до глубины 2000 м. Каждый разрез состоит из 16 горизонтов. Хотя произвести работу на большой глубине нам и не удалось, так как у нас нет подходящего троса, все же гидрологические работы „Седова“ в тех слоях, где происходит раздел теплых и холодных вод, имеют большое значение. Во время полярной ночи взято 9 гидрологических станций.

Заканчивая краткое описание научных работ, проводимых на „Седове“, нужно отметить большую точность вычислений, которая обеспечивается достаточным количеством прекрасных хронометров и хорошо работающей радиосвязью.

Наблюдения за фауной полярных просторов дали довольно скудный материал: в сентябре на широте 83°04′ близко к борту подошла медведица с двумя медвежатами; в октябре на широте 84°32′ медведь посетил „Седова“ два раза. В начале сентября была замечена нерпа.

III

Весь экипаж „Седова“ представляет собой крепкий, дружный коллектив, способный перенести все трудности, встречающиеся на нашем пути. Постоянная взаимная поддержка, высокая дисциплинированность, сознание ответственности перед родиной делают наш коллектив способным выполнить возложенные на нас партией и правительством задания. Вся работа седовцев проникнута энтузиазмом, самоотверженностью, желанием сделать как можно больше и лучше.

Весь экипаж принимает активное участие в проведении научных работ, проявляет большой интерес к результатам наблюдений.





Третий механик В. С. Алферов (слева) и второй механик С. Д. Токарев (справа)

Хорошо характеризует седовцев случай, происшедший 26 сентября, когда, при значительном сжатии и крене, экипаж, благодаря своей дисциплинированности, выдержке, хладнокровию, сумел отстоять свое судно. Авральные работы при сильных подвижках льда 12 ноября показали пример выдержки, настойчивости, стахановской работы, длившейся несколько дней в условиях темноты, ветра, мороза. Седовцы перевезли свыше 12 тонн груза на расстояние около километра по сугробам и торосам, обеспечив этим безопасность аварийного запаса.

Не менее самоотверженной была работа и 16 января, при спасении аварийного запаса от наступающего торосящегося вала, когда приходилось вытаскивать прямо из-под ломающегося льда продовольствие, снаряжение и горючее.

Экипаж „Седова" почти целиком состоит из молодежи, но уже прошедшей суровую школу в Арктике, работая над осуществлением указания товарища Сталина о превращении Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль.

Седовцы — боцман Буторин, третий механик Алферов, машинист комсомолец Шарыпов — работают на судне по 5—6 лет, знают на нем каждую заклепку. Они опытные полярные мореплаватели, которые могут выполнять работу в самых трудных условиях.

Второй механик Токарев, выдвинутый из машинистов, прекрасно справился со своими новыми обязанностями, подготовив к навигации 1938 года находящуюся на консервации машину. Благодаря его изобретательности сильно облегчился монтаж аварийных двигателей и была налажена бесперебойная их работа, а следовательно и бесперебойная связь. Он является прекрасным примером стахановца-рационализатора.





Матрос I класса Е. И. Гаманков (слева) и машинист I класса И. М. Недзвецкий (справа)

Опытный старший радист Полянский, давно работающий в Арктике, обеспечил регулярную связь с материком в течение всего дрейфа, несмотря на нашу отдаленность и маломощность нашей радиостанции. Благодаря стахановской работе Полянского мы имеем возможность вести не только служебную и личную переписку с родными, но и регулярно корреспондировать в прессу.

Приведу некоторые цифры по нашей радиостанции: начиная с 1 сентября принято 908 телеграмм, состоящих из 39 237 слов, передано 2116 телеграмм, состоящих из 93 349 слов. Таким образом, ежедневно через нашу станцию проходит в среднем 20 телеграмм, или 895 слов. Полянский добился минимального расхода горючего, что очень важно в условиях нашего дрейфа.

Гидрограф-комсомолец Буйницкий, совмещая работу астрофизика и магнитолога, прекрасно справляется со своими обязанностями и накопил обширный научный материал.

Старший помощник капитана Ефремов—высококвалифицированный специалист и опытный дисциплинированный моряк. Кроме своих обязанностей, он выполняет также работу гидролога и несет метеорологическую вахту.

Судовой врач Соболевский, бывший пограничник, дисциплинированный прекрасный товарищ. Кроме своей непосредственной работы, он неустанно заботится о питании экипажа, несет метеорологическую вахту, активно участвует во всех авральных работах.

Старший механик и парторг, орденоносец Трофимов, радист-комсомолец Бекасов, машинист Недзвецкий, кочегар-комсомолец Гетман, матрос Гаманков, повар-комсомолец Мегер, перешедшие на „Седова“ в августе 1938 года с л/к „Ермак“, во время зимовки сумели самоотверженной стахановской работой добиться уважения всего коллектива.





Повар П. В. Мегер (слева) и кочегар I класса И. И. Гетман (справа)

В успешном выполнении всех работ большую роль играет правильное распределение и использование жизненных ресурсов и повседневная забота о человеке. Питанию, одежде, жилищу, культурным развлечениям и отдыху уделено в нашем коллективе большое внимание.

Во всех наших помещениях даже при 40-градусных морозах температура не падала ниже +16—+18°; сырости нет совершенно. В каждом помещении вывешен термометр. Температура в жилых помещениях каждые четыре часа записывается вахтенным в специальный журнал. Это мероприятие обеспечивает постоянный контроль и возможность поддерживать нужную температуру.

Остановлюсь подробнее на помещении, где живут пять человек: боцман Буторин, машинист Шарыпов, матрос Гаманков, кочегар Гетман и повар Мегер. Оно расположено в кормовой надстройке и имеет 11 иллюминаторов, которые летом дают много света, а зимой для сохранения тепла искусно заделаны. Вдоль внутренней стены стоят койки с панцырными сетками и волосяными матрацами. Между койками находятся столики для мелких вещей, а посредине стоит стол для занятий. У других стенок размещены пианино, платяной шкаф, два небольших дивана и умывальник с зеркалом. Аккуратно застланные постели, ковры, фотографии на стенках делают жилище очень уютным. Это помещение изолировано от доступа наружного воздуха двумя небольшими сенями. Вентиляция обеспечивается одним иллюминатором, который может открываться в любое время.

Большое значение в жизни седовцев имеет кают-компания. Здесь по несколько раз в день собирается весь экипаж — обедать, ужинать, пить чай; здесь же играют в шахматы, проводят политзанятия, в свободное время ведут долгие дружеские беседы. Кают-компания помогла сплотить седовцев в дружный, спаянный коллектив. Камелек, находя-





Гидрограф В. Х. Буйницкий (слева) и машинист I класса Н. С. Шарыпов (справа)

щийся в кают-компании, одновременно обогревает две смежные с ней жилые каюты.

В ванной комсостава оборудована баня. Две железные бочки, вставленные одна в другую, прекрасно выполняют функции банной печи и котла для нагрева воды. Баня удовлетворяет вкусы даже заядлых любителей попариться. В этой же бане в особо отведенные дни производится стирка носильного и постельного белья, которое меняется ежедекадно.

Чистоте жилых помещений и личной чистоте каждого седовца уделяется большое внимание, так как это неразрывно связано со здоровьем и моральным состоянием людей. В результате — полное отсутствие паразитов, достижение, каким не может похвастаться даже такая хорошо подготовленная экспедиция, как норвежская на корабле „Фрам".

Забота о питании экипажа—чрезвычайно важная и нелегкая в наших условиях обязанность, так как из надоевших всем консервов нужно приготовить вкусные и питательные блюда. Хотя пища седовцев и не отличается особым разнообразием, зато она сытна и питательна. Меню вырабатывается на каждые десять дней и вывешивается в кают-компании. Утром на завтрак подается кофе или какао, сливочное масло, свежий хлеб. Обед из трех блюд, ужин из двух. К вечернему чаю подается варенье, конфеты, печенье, засахаренные лимоны, ежедневно к утреннему завтраку доза противоцынготных витаминов „С".

Досуг седовцев заполняется чтением, игрой в шахматы, на биллиарде, игрой на музыкальных инструментах. Ежедневно слушаем радиопередачи из Москвы и Ленинграда („Последние известия", международные обозрения), а также бюллетень Диксона. Радио сближает нас с Большой землей, связывает воедино со всеми трудящимися нашей великой родины.

Радиостанции Челюскина и Диксона прекрасно обслуживают нас радиосвязью. Телеграммы, даже частные, доходят из различных городов Союза на „Седов" за 6 часов.

Регулярно проводятся политзанятия. По желанию изучающих историю ВКП(б) (а их ровно пятнадцать), организованы два кружка, занимающихся по первоисточникам. Наша библиотека хорошо снабжена произведениями классиков марксизма — Маркса, Энгельса, Ленина, Сталина.

В кружке пропагандиста Буйницкого занимаются: боцман Буторин, матрос Гаманков, повар Мегер, машинист Шарыпов, третий механик Алферов. В кружке повышенного типа, которым руковожу я, состоят: старпом Ефремов, кочегар Гетман, машинист Недзвецкий, старший механик Трофимов, второй механик Токарев, старший радист Полянский, радист Бекасов, врач Соболевский. Занятия проходят оживленно, все участники активно выступают по различным вопросам.

Заканчивая вторую зимовку в дрейфующих льдах Полярного бассейна Арктики, седовцы бодры, здоровы, полны энтузиазма и уверены в успешном выполнении заданий партии и правительства.

Постоянная, неослабевающая забота о нас и наших семьях всего великого советского народа делает нас стойкими и непобедимыми в повседневной борьбе со стихией. Внимание, оказанное нам великим вождем народов товарищем Сталиным, превратило наш дрейф в величайший праздник советских патриотов, готовых отдать жизнь за любимую, прекрасную родину.

Борт л/п „Седова", 1 февраля 1939 г.

ДРЕЙФ „СЕДОВА“

Прошло уже около 1½ года с тех пор, как ледокольный пароход «Седов» начал свой героический дрейф во льдах Арктики.

Находясь в дрейфе, героический экипаж «Седова» проводит большую научно-исследовательскую работу, имеющую огромное значение для освоения Арктики. Результатам этой работы будут посвящены научные труды. Подробный анализ дрейфа «Седова» обогатит науку новыми сведениями о Центральном полярном бассейне.

Однако редакция журнала «Советская Арктика» намерена уже и сейчас сделать попытку ознакомить наших читателей с некоторыми данными дрейфа «Седова», жизни и работы седовцев.

Дополнительно к статье капитана л/п «Седов» т. Бадигина — «На дрейфующем корабле» мы публикуем ниже материалы, освещающие дрейф «Седова» с начала его возникновения, а также сообщения с борта «Седова» — с момента организации на нем научной станции, т. е. с 28 августа 1938 года.

О дрейфе «Седова» делятся своими впечатлениями выдающиеся советские полярники и сами участники героического дрейфа.

Посвященный дрейфу «Седова» материал открывается разделом — «В годовщину дрейфа», где публикуется приветствие товарищей Сталина и Молотова экипажу «Седова» и ответ седовцев с борта ледокола.

В годовщину дрейфа

(23 октября 1938 года)

Ледокол «Седов»

Капитану Бадигину,
Парторгу Трофимову.

В годовщину дрейфа шлем вам и всему экипажу «Седова» горячий привет. Уверены, что с большевистской твердостью советских людей вы преодолеете все трудности на вашем пути и вернетесь на родину победителями.

Жмем ваши руки, товарищи!

По поручению ЦК ВКП(б) и СНК Союза ССР *И. Сталин*
В. Молотов

* * *

Москва, Кремль —
Товарищам *Сталину и Молотову*

Дорогие Иосиф Виссарионович и Вячеслав Михайлович!

Сегодня получили вашу телеграмму с приветствием Центрального Комитета нашей любимой Партии.

День годовщины нашего дрейфа превратился в великий праздник. Сердца наши наполнились гордостью за оказанные нам внимание и доверие. Мы, 15 советских патриотов нашей великой, любимой Родины, воспитанные Коммунистической Партией, Вами, любимый товарищ Сталин, превратим наш дрейф в образец большевистской настойчивости, выполнения больших задач, стоящих перед нами.

Никакие невзгоды, опасности, лишения нам не страшны. Чуткое отношение к нам Партии и Правительства и всего великого народа придает нам твердость, непобедимость.

Просим передать Центральному Комитету и Правительству нашу величайшую благодарность за заботу, нашу уверенность в том, что алое знамя нашей Родины не дрогнет в наших руках до победного конца.

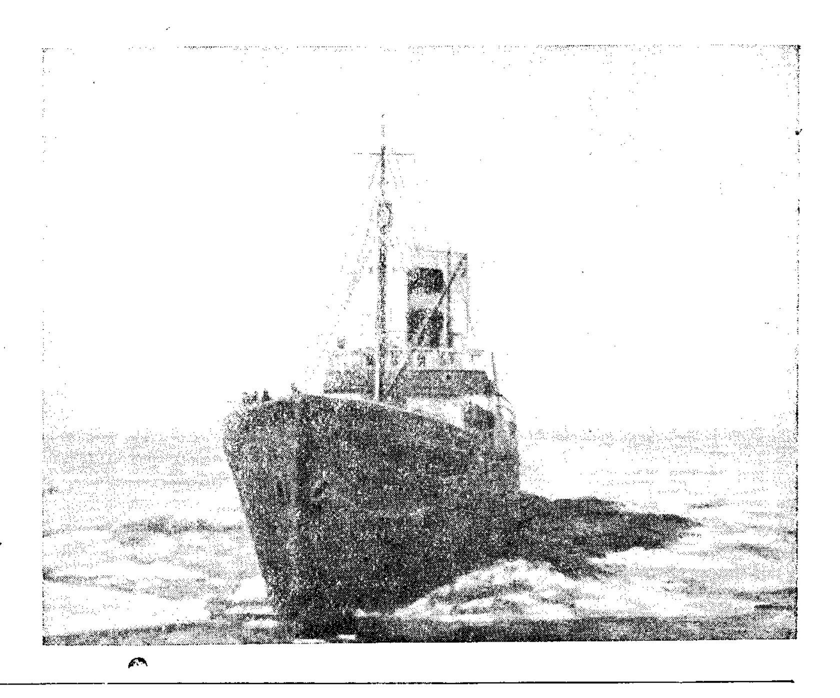
По поручению коллектива «Седова»
Бадигин, Трофимов.

Советские полярники о дрейфе и людях „Седова“

«Седов» — единственное судно из каравана «Садко», которое осталось дрейфовать в Арктике. Ледокольные пароходы «Садко» и «Малыгин» были выведены из льдов старейшим арктическим судном «Ермаком» в сентябре 1938 года.

Дрейф каравана «Садко» начался 23 октября 1937 года, когда корабли находились на 75° 21′ северной широты и 132° 15′ восточной долготы. На борту ледокольных пароходов находилось 217 человек. Дрейф вынес ледокольные пароходы из моря Лаптевых в Северный Ледовитый океан.

В начале 1938 года из Москвы в Арктику вылетели три самолета, пилотируемые Героями Советского Союза А. Алексеевым и П. Головиным и известным полярным летчиком т. Орловым. Самолеты прилетели из Москвы в Тикси, откуда совершили смелые рейсы на расстояние около 1000 км от побережья Ледовитого океана к месту нахождения дрейфующих судов. Самолеты перебросили на материк 184 человека из экипа-



Ледокольный пароход „Седов" на 83°04′ северной широты
Фото В. Назарова

жей «Садко», «Седова» и «Малыгина». 33 человека остались зимовать.

В конце августа 1938 года к зимовавшим во льдах пароходам подошел «Ермак». Он вывел из тяжелых льдов за 83 параллелью «Садко» и «Малыгина». Два обстоятельства помешали вывести ледокол «Седов»: у него сильно повреждено рулевое управление, а «Ермак» имел поломанные винты и, естественно, не мог действовать в полную силу.

Когда выяснилось, что «Седов» остается на вторую зимовку, на «Ермаке» была объявлена запись добровольцев, желающих перейти на «Седов» и зимовать. И что же — почти вся команда «Ермака» изъявила желание остаться на зимовку. Было отобрано 9 человек, которые присоединились к экипажу «Седова». 15 человек остались дрейфовать во льдах Центральной Арктики. Команду возглавил молодой капитан — комсомолец Константин Бадигин.

Главное управление Северного морского пути предприняло еще одну попытку вывести «Седова» из льдов и направило в район его дрейфа мощный ледокол «Иосиф Сталин». Однако, продвигаясь к «Седову» в условиях наступающей полярной ночи, ледокол у 83 параллели встретил непроходимый лед и вернулся обратно.

Героический коллектив ледокольного парохода «Седов» проходит в таких районах Арктики, где никогда не плавали корабли — ни свободно, ни в дрейфе. Знаменитый дрейф «Фрама» в 90-х годах прошлого столетия проходил западнее районов, которые посетил «Седов». Об этих районах наука не имела никаких сведений.

Экипаж «Седова» непрерывно ведет научные наблюдения, представляющие исключительный интерес для гидрографии и изучения дрейфа льдов. Производятся систематически гидрологические, астрономические, магнитные и метеорологические наблюдения, которые являются большим вкладом в науку об Арктике. Между «Седовым» и материком поддерживается регулярная связь. Сведения о научных наблюдениях в определенные сроки передаются в Москву, и уже сейчас наши ученые могут сделать определенные выводы о дрейфе «Седова» и посещенных им районах.

Экипаж, люди корабля были снабжены всем необходимым — продовольствием и снаряжением для длительной зимовки.

Вся страна следит за героическим дрейфом «Седова». Наша партия, правительство, лично товарищ Сталин наблюдают за положением ледокольного парохода. Нам, полярникам, особенно понятна эта сталинская забота о людях. Необычайной теплотой согреты наши доблестные моряки, дрейфующие в арктических льдах. Мы не сомневаемся, что они с честью пронесут знамя Страны Советов на том пути, где еще никогда не бывал ни один человек.

Герой Советского Союза *И. Папанин*
(Из статьи «Дрейф л/п «Седов»».)

* * *

Капитан «Седова» т. Бадигин — коммунист, старый комсомолец. Бадигину 28 лет. С 1929 года он плавал матросом. В 1932 году окончил морской техникум, стал плавать штурманом. По призыву ЦК ВЛКСМ пошел матросом на комсомольский ледокол «Красин». Здесь Бадигин быстро выдвинулся, стал третьим помощником командира, а в 1937 году был назначен вторым помощником в высокоширотной экспедиции на «Садко». Когда капитан «Седова» т. Швецов заболел и был вывезен экспедицией т. Алексеева, т. Бадигин, как достаточно опытный и мужественный командир-коммунист, был назначен капитаном «Седова».

— Я уйду с «Седова» тогда, когда он ошвартуется в родном советском порту, — таков был достойный ответ капитана-большевика на предложение смениться.

Вместе с капитаном остался продолжать дрейф его старший помощник т. Ефремов. Опытный штурман, много лет плававший на судах советского торгового флота, он пошел на учебу и окончил Ленинградский институт инженеров водного транспорта. Ефремов стал инженером-гидрографом и снова пошел изучать моря Советской Арктики.

На «Седове» остался и старший радист т. Полянский, прозванный «снайпером эфира». Имя Полянского хорошо известно на кораблях и береговых станциях Советской Арктики.

Доктор Соболевский, опытный врач, имеющий стаж больше десяти лет, остался на корабле беречь здоровье товарищей.

Механики тт. Токарев, Алферов, боцман т. Буторин, машинист-комсомолец т. Шарыпов — все эти опытные моряки-полярники отказались покинуть свой родной корабль.

Но не только седовцы не хотели уходить на Большую землю.

Комсомолец научный сотрудник т. Буйницкий, студент Гидрографического института Главсевморпути, вел на «Садко» весь научный цикл наблюдений.

Вместе с «Садко» Буйницкий был в праве уйти на Большую землю. Он пробыл в Арктике полтора года. Но долг советского ученого удержал его от возвращения на Большую землю. Молодой ученый потребовал, чтобы ему разрешили перейти на «Седова», чтобы продолжить начатый цикл научных наблюдений.

Трудно было сделать выбор, кого оставить на «Седове»: на шесть вакансий подали заявления сорок лучших моряков «Ермака». Каждый из них хотел разделить опасности трудного дрейфа «Седова». Вместе с парткомом и комитетом комсомола, тщательно обсуждая каждую кандидатуру, мы выбрали лучших.

Кто эти люди? Вот т. Трофимов — коммунист, 14 лет плавающий в море. Он воспитан комсомолом. Трофимов был кочегаром, потом старшиной кочегаров. В 1934 году за стахановскую работу на «Литке» во время его похода Северным морским путем с востока на запад Трофимов награжден орденом Трудового Красного Знамени. После окончания курсов повышения квалификации он был назначен вахтенным механиком на «Ермак». Хорошо развитый политически, серьезный, умный большевик завоевал большой авторитет в экипаже. Коммунисты «Ермака» избрали Трофимова заместителем секретаря парткома. Партийно-комсомольская группа «Седова» избрала его парторгом дрейфующего корабля.

Комсомольская организация «Ермака» доверила участвовать в трудном дрейфе комсомольцам радисту т. Бекасову, кочегару т. Гетману, повару т. Мегеру.

Тов. Недзвецкий — машинист I класса «Седова» — кандидат партии, стахановец. В 1934 году, отслужив свой срок в Красной армии, т. Недзвецкий ушел в Арктику. Он дважды участвовал в зимовках. Ему и т. Гаманкову, матросу I класса, одному из лучших стахановцев «Ермака», партийная организация ледокола доверила высокую честь дрейфовать на «Седове».

Так образовался коллектив из 15 партийных и непартийных большевиков, ведущих сейчас на «Седове» большую работу.

«Седову», когда он был оставлен в дрейфе, передали 120 тонн угля, продовольствие, теплое обмундирование на 4 года, две аварийные радиостанции, все необходимое научное оборудование и даже живых свиней. «Ермак», по старому морскому обычаю, прощаясь с экипажем «Седова», трижды отсалютовал ему продолжительными гудками.

Пятнадцать партийных и непартийных большевиков, вдохновленные вождем человечества товарищем Сталиным, победно пронесут алое знамя нашей родины по ледяным пространствам и двинут вперед освоение Арктики.

Герой Советского Союза *М. Шевелев*
(Из статьи «Люди «Седова».)

* * *

Дрейф папанинской льдины дал нам картину движения льдов от полюса. Осталось неизвестным движение льдов, начиная с момента их образования.

Папанинский дрейф показал, так сказать, вторую половину жизни полярного льда, его взрослые годы. Первая

часть, его молодость, осталась пока неясной. Единственным источником сведений в этой области был до сих пор дрейф нансеновского «Фрама». Но это происходило больше сорока лет тому назад. Настало время получить более полные сведения.

Давно уже говорилось, что дрейф «Фрама» надо повторить. И вот мужественные сыны родины остались на «Седове», чтобы обогатить науку сведениями о Центральном полярном бассейне.

Небезынтересно вспомнить историю дрейфа «Седова». Три ледокольных парохода «Садко», «Седов» и «Малыгин», известные стране по своей предыдущей работе на Севере, имея уголь на исходе, поздней осенью 1937 года оказались между двумя портами и не смогли добраться ни до одного из них.

В результате эти суда стали дрейфовать сначала в восточном, а потом в северном направлении. На борту этих трех судов находилось 217 человек экипажа, научных сотрудников и студентов Гидрографического института, проходивших практику на гидрографических работах в северных морях. Предстоящий каравану дрейф был неясен. Ряд известных ученых расходились в своих прогнозах. Единственным моментом, на основании которого можно было с большей или меньшей степенью вероятия предполагать и предвидеть дальнейшее направление дрейфа этих судов, был пример «Фрама» Фритьофа Нансена, проделавшего в 1893—1896 годах дрейф для научных исследований из моря Лаптевых в пролив между Гренландией и Шпицбергеном.

Но этот — проделанный полсотни лет тому назад — дрейф не мог дать сколько-нибудь твердой уверенности в направлении дрейфа «Садко», «Седова» и «Малыгина». Было неясно, куда их будет дрейфовать и сможет ли в 1938 году к ним на выручку пробиться линейный ледокол. Тем более, что вторая зимовка для этих 217 человек была физически невозможной, ибо запасы продовольствия должны были окончиться в октябре 1938 года.

Поэтому особым распоряжением правительства был направлен к дрейфующим ледоколам авиаотряд из трех самолетов, тех самых, которые принимали участие в высадке папанинцев на Северном полюсе. Это были мощные четырехмоторные тяжелые самолеты, хорошо освоенные личным составом, в значительной своей части состоявшим из участников экспедиции на Северный полюс. На этих трех самолетах летали я, Герой Советского Союза т. Головин и опытный полярный летчик т. Орлов.

В конце февраля 1938 года отряд вылетел из Москвы, долетел до Тикси (устье реки Лены) и оттуда совершил три рейса к каравану, который к этому времени уже находился на расстоянии 1100 км от Тикси, вывез 184 человека и снабдил оставшихся 33 человека во главе с капитаном «Садко» т. Хромцовым продовольствием, теплой одеждой и витаминозными противоцынготными концентратами из расчета безбедного существования в течение более чем двух лет.

Я не могу забыть той тщательности, с какой зимовщики трех ледоколов приготовили в торосистых льдах посадочную площадку размером 1300 на 100 м, аккуратно обозначенную флагами. Только с такой площадки мы могли поднимать на каждом самолете до 42 пассажиров с их личными вещами. Эти полеты представляют интересный образец большой авиационной операции, проведенной на Севере.

Летом 1938 года, в конце августа — наиболее благоприятный период плавания в Арктике — ледокол «Ермак» под руководством начальника экспедиции Героя Советского Союза т. М. И. Шевелева и капитана т. М. Я. Сорокина, до того проделавший значительную работу по ледовой проводке транспортов и выводу из льда каравана «Литке», «Русанова», направился к каравану «Садко», оказавшемуся к концу августа уже севернее 83 параллели. В тяжелой борьбе со льдами «Ермак» дошел до каравана и вывел «Садко» и «Малыгина» на чистую воду. В борьбе с тяжелыми льдами «Ермак» из трех гребных валов потерял два и только на одном смог вернуться обратно.

«Седов» пострадал от зимних сжатий льда в гораздо большей степени, чем остальные суда. У него было повреждено рулевое управление, и он не мог самостоятельно следовать за «Ермаком». «Седов» был доснабжен продовольствием, а главное — свежим мясом и овощами, запасом угля для камельков, часть личного состава на нем была заменена, и он остался на вторую зимовку. На нем осталось пятнадцать советских моряков, мужественных людей, большая часть которых не первый год плавает на Севере.

Научное значение дрейфа ледокола «Седов» чрезвычайно велико. Он дрейфует по координатам, во льдах которых еще не ступала нога человека, ни разу не спускался на дно океана лот для измерения глубин, ни разу не производилось ни магнитных, ни метеорологических наблюдений. Его бесперебойно работающая радиостанция ежедневно четыре раза в сутки дает сводки погоды, которые входят в общую синоптическую карту СССР.

Мужественный отряд советских полярников во все время своего дрейфа ощущал и будет ощущать неослабное внимание к нему со стороны многомиллионного советского народа, нашей партии и правительства.

Герой Советского Союза *А. Алексеев*

(Из статей «Операция «Ермака» и «Седова» во льдах».)

Дневник дрейфа

3 сентября 1938 года. Борт ледокола «Седов».

Прошло четверо суток с тех пор, как «Ермак», «Садко» и «Малыгин», попрощавшись с нами, взяли курс на юг.

На «Седове» осталось 15 зимовщиков. Приложим все усилия, чтобы выполнить порученную нам научную работу.

Дрейфуем на северо-запад. Сегодня, в 13 часов по московскому времени, находились на 83°11′ северной широты и 137°35′ восточной долготы.

10 сентября. «Седов» продолжает дрейфовать на север. На судне наладилась нормальная зимовочная жизнь.

Заканчиваются работы по консервации механизмов. Заготовлены два аварийных запаса, один из которых будет находиться на льду. Ведутся научные наблюдения.

По вечерам после ужина собираемся в кают-компании, слушаем патефон, делимся впечатлениями. Настроение у всех бодрое.

Сегодня наши координаты — 83°22′ северной широты, 138°05′ восточной долготы.

15 сентября. В полдень ледокольный пароход «Седов» находился на 83°26′ северной широты и 141°05′ восточной долготы.

Дует меняющийся ветер силой до 8 баллов. Образовалось значительное число больших разводий. На западе видно сплошное «водяное» небо.

17 сентября. Небо прояснилось, показалось солнце. Удалось определиться. Наши координаты: широта 83°29′,5, долгота 142°46′.

В последние дни под влиянием переменных ветров ледовая обстановка сильно изменилась: увеличились разводья, появились трещины. Вчера на разводьях видели нарвала.

Сегодня подорвали часть прилегающей к днищу льдины. Жизнь на судне течет нормально.

19 сентября. Ледокольный пароход «Седов» находится на 83°31′ северной широты и 143°15′ восточной долготы. Температура воздуха минус 1°,8.

24 сентября. В полдень ледокольный пароход «Седов» находился на 83°55′ северной широты и 140°30 восточной долготы.

Температура воздуха минус 6°. В разводьях начал образовываться молодой лед.

1 октября. В 17 час. ледокольный пароход «Седов» находился на 84°19′ северной широты и 137°15′ восточной долготы.

Направление дрейфа — на северо-запад. Температура воздуха минус 14 градусов.

Торосы достигли высоты 2½ м.

5 октября. «Седов» находился в самой северной точке Ледовитого океана — на 84°23′ северной широты и 133°26′ восточной долготы.

В последующие дни дрейф «Седова» изменился в направлении на юго-запад.

16 октября. Полтора месяца прошло с того дня, как «Ермак», «Садко» и «Малыгин» ушли на юг. За это время на «Седове» проделана огромная работа по подготовке ко второй зиме.

Судно законсервировано. Установлены добавочные айсбимсы для укрепления корпуса на случай сжатия. Отеплены жилые помещения. Подготовлены аварийные запасы продовольствия, одежды и топлива.

На большой старой льдине установлены две палатки с аварийным запасом продуктов на пять месяцев.

Жизнь на ледоколе начинает входить в нормальную колею.

Довольно широко ведутся научные работы. Четыре человека круглые сутки несут метеорологическую вахту, совмещая ее с судовой.

Через каждые два часа производятся метеорологические наблюдения. Когда позволяет состояние неба, делаются также астрономические наблюдения для определения координат судна и с научными целями.

Через каждые 15—20 миль производятся определения ускорения силы тяжести гравитационным прибором.

Регулярно определяются элементы земного магнетизма. Ведутся тщательные наблюдения за льдом.

10 октября солнце показалось здесь в последний раз. Скоро день перестанет отличаться от ночи.

«Седов» дрейфует сейчас по 2—3 мили в сутки к югу и несколько к западу.

19 октября. Ледокол спустился до 80°57′ северной широты и 133°08′ восточной долготы.

В последние дни дрейф «Седова» снова резко изменился. За пять суток его отбросило на северо-восток более чем на 3°.

23 октября 1937 года три ледокольных парохода «Садко», «Седов» и «Малыгин» на 75°21′ северной широты и 132°15′ восточной долготы из-за невозможности пробиться в тяжелых льдах к проливу Санникова стали на зимовку в открытом море. Начался дрейф трех кораблей с экипажем в 217 человек.

2 марта 1938 года караван достиг крайней восточной точки дрейфа — 153°26′ восточной долготы. Отсюда направление дрейфа резко изменилось, караван понесло почти на чистый северо-запад.

Через месяц, 3 апреля, на дрейфующей зимовке произошло большое событие: прилетели три воздушных корабля под начальством Героя Советского Союза т. Алексеева. Началась серьезнейшая летная операция. Трижды из бухты Тикси к каравану прилетали самолеты и увозили людей на материк. 26 апреля самолеты забрали последнюю партию. На зимовке осталось 33 человека.

К моменту прихода «Ермака» — к 28 августа — координаты каравана были 83°05′ северной широты и 138°02′ восточной долготы. «Ермак» вырвал из ледяного плена «Садко» и «Малыгина». «Седова» вывести не удалось: сломанный руль и тяжелые льды сделали буксировку его невозможной. «Седов» с пятнадцатью моряками на борту был оставлен в дрейфе.

Суровая стихия, как бы опасаясь, что люди снова попытаются вырвать судно из ледяных тисков, быстро погнала его на север. Затем дрейф на север прекратился, и судно понесло к югу.

Исполнился год, как дрейфует «Седов». За это время судно сделало 520 миль по генеральному направлению на чистый север. Всего пройдено примерно 150 миль. Средняя скорость дрейфа больше 4 миль в сутки.

Если сравнить элементы дрейфа — скорость, направление и отклонение направления дрейфа от направления ветра,— то нетрудно заметить, что примерно в одном и том же районе при разных направлениях, одинаковых по силе ветров, элементы дрейфа различны. В высоких широтах дрейфа это явление более выражено. Следовательно, существует другая, кроме ветра, причина, обусловливающая дрейф. Надо полагать, что это — постоянное течение.

Благодаря большому количеству глубин, взятых во время дрейфа, получен ряд интересных данных. Оказывается, что граница материковой отмели к северу от Новосибирских островов примерно совпадает с параллелью 79°40′, а граница материкового склона — с параллелью 81°20′. Глубины океана по пути дрейфа отмечены сравнительно равные. Они колеблются в пределах 3700—3800 м.

Небезынтересны наблюдения над льдами. Лед, образовавшийся к осени 1937 года, к началу июня 1938 года достиг толщины 195 см. Весь июнь, июль и август под влиянием лучей незаходящего солнца наблюдалось исключительно интенсивное таяние. Толщина годовалого льда со 195 см к началу сентября уменьшилась до 100 см.

К концу июля стали появляться трещины и разводья. В середине августа трудно было уже найти целое поле значительных размеров. Это сильно мешало магнитным наблюдениям. Чтобы избежать влияния корабельного железа, наблюдения производились в полутора милях от судна, поэтому приходилось таскать за собой резиновую шлюпку для переправы через полыньи и трещины. С начала апреля по сей день магнитные наблюдения сопровождались магнитными бурями, достигавшими порой значительной силы.

Сейчас круг научных работ на «Седове» значительно расширяется благодаря исключительному интересу к ним со стороны всего коллектива. Приготовлен трос для глубоководных измерений; заканчивается работа над лебедкой. К двадцатой годовщине Ленинско-Сталинского комсомола будет взята первая глубина.

24 октября. Вчера, в годовщину дрейфа «Седова», судно расцветилось флагами; с утра стали поступать поздравительные телеграммы. Настроение экипажа было приподнятое. Вечером седовцы, закончив работу, все собрались в кают-компании. За праздничным ужином делились впечатлениями о дрейфе. После ужина играли на музыкальных инструментах, слушали концерт из Москвы, посвященный «Седову». Поздно ночью разошлись по каютам.

Сегодня утром пришла приветственная телеграмма товарищей Сталина и Молотова. Весь коллектив моментально собрался на митинг. Дорогое приветствие руководителей партии и правительства взволновало нас до глубины души. Выступавшие на митинге заявили, что советские моряки оправдают доверие партии и правительства, отдадут все силы и знания за советскую родину, за дело социализма.

27 октября. Вчера утром в 20—30 м от судна на льду образовалось несколько трещин.

Вскоре против машинного отделения появилась новая трещина, перпендикулярная «Седову». Ширина трещин медленно увеличивается. Временами слышен грохот торосящегося льда.

Наши координаты: 84°31′ северной широты и 132°57′ восточной долготы.

Дрейф идет в направлении на северо-запад. В период с 24 по 27 октября нас увлекло к северу на 13′.

30 *октября*. Направление ветра изменилось. Вокруг судна началась подвижка ледяных полей. Разводья и трещины, образовавшиеся за последние дни, сжало.

На расстоянии 30—50 м от правого борта образовался пояс наторошенных льдов, двигавшихся в направлении судна.

При юго-восточном ветре силою в 5 баллов в 18 час. началось сильное сжатие у самого борта ледокола, против трюма № 2. Был объявлен аврал для подготовки к взрывным работам.

В 18 час. 30 мин. сжатие льдов прекратилось. При осмотре ледокола повреждений в корпусе не обнаружено. У нас пасмурная погода, температура воздуха минус 15°.

1 *ноября*. Наступил второй год ледового плавания «Седова» в Центральной Арктике. За год пройдено 1500 миль. Средняя скорость дрейфа составила более 4 миль в сутки.

На судне ведутся различные научные работы. Мы наблюдаем движение льда, периодически изучаем состояние ледового покрова В специально построенном помещении ведутся магнитные исследования. Регулярно производятся астрономические и гравитационные наблюдения. Через каждые два часа ведутся метеорологические наблюдения.

Ко дню двадцатилетия ВЛКСМ зимовщики построили глубоководную лебедку. 29 октября мы попытались измерить глубину океана. Вытравили 4100 м троса, но грунта не достигли: глубина оказалась больше.

К зимовке у нас все готово. Жилые помещения утеплены, для зарядки аккумуляторов установлены двигатели внутреннего сгорания с динамо. Введены круглосуточные вахты.

В последнее время в районе «Седова» наблюдаются сильные передвижки льда, образовались трещины и разводья. 30 и 31 октября сжатие происходило у борта судна.

Наши координаты на 30 октября: широта — 84° 33′, долгота — 131° 13′.

Все здоровы.

3 *ноября*. Сегодня, в 15 часов по местному времени, мы находились на 84°47′ северной широты и 128°50′ восточной долготы.

За последние одиннадцать суток нас отнесло к северо-западу на 50 миль.

Дует юго-западный ветер силою 5 баллов. Температура воздуха минус 10°.

Сегодня ночью наблюдалась незначительная подвижка льда.

7 *ноября*. «Седов» пересек 85-ю параллель.

Товарищи Шмидт, Папанин и начальник Политуправления Главсевморпути Белахов послали экипажу «Седова» поздравление с 21-й годовщиной Великой Октябрьской Социалистической революции. В радиограмме сообщается, что товарищи Бадигин, Трофимов, Ефремов, Токарев, Алферов, Соболевский, Полянский, Бекасов, Буйницкий, Буторин, Гаманков, Шарыпов, Недзвецкий, Гетман и Мегер награждаются значками «Почетный полярник». Седовцы — первые работники Арктики, награжденные значком «Почетный полярник».

10 *ноября*. Сегодня, в 6 часов по местному времени, находились на 85° 13′,5 северной широты и 128°16′ восточной долготы.

За последние двое суток судно отнесено на чистый север на 12,5 миль.

Сильная пурга, 8-балльный юго-восточный ветер.

11 *ноября*. С наступлением полярной ночи наша жизнь почти не изменилась. Попрежнему мы регулярно проводим научные наблюдения, много занимаемся самообразованием, стараемся весело отдыхать.

За последние два с половиной месяца мы провели 52 астрономических определения, сделали в 10 пунктах определения силы тяжести, провели 4 гидрологических станции, изучая температуру и состав воды на глубинах до 2000 м, ведем наблюдения над магнитными элементами.

Регулярно каждые два часа наши научные работники проводят полный цикл метеорологических наблюдений.

Мы определяем силу и направление ветра, давление атмосферы, наблюдаем за характером облачности. Данные о погоде передаются на материк.

Положение корабля пока без перемен. Все механизмы судна находятся в полном порядке. Левым бортом корабль примерз к большому ледовому полю, толщина которого доходит до 2,5 м.

30 октября в результате сильной подвижки льда поле, примыкающее к правому борту, отошло на расстояние нескольких метров. Пространство между кораблем и полем покрылось молодым льдом. Его толщина достигает уже 20 см.

Все члены экипажа здоровы, настроение отличное.

14 *ноября*. 10 и 11 ноября свирепствовала пурга. Двое суток, не переставая, штормовой ветер завывал на все лады в снастях корабля. Нельзя было даже показаться на лед.

Воздух наполняла мельчайшая снежная пыль, с бешеной скоростью несшаяся над ропаками. Удивительна

способность этой пыли пробиваться во все щели, проникать в самые, казалось бы, неприступные места меховой одежды!

Однако жизнь и работа на «Седове» шли своим чередом. Каждые два часа на верхнем мостике появлялся вахтенный начальник, чтобы сделать метеорологические наблюдения. Круглые сутки вахтенный ходил по палубе, зорко следя за состоянием льдов.

К полуночи 11 ноября ветер ослаб, пурга прекратилась. Двое суток лед гнало на север со скоростью 10 миль в сутки, а тут вдруг ветер изменил направление и скорость. 12 ноября удалось определить координаты — широта 85°34′, долгота — 127°22′.

Весь день 13 ноября «Седов» испытывал сжатие. Только к полудню лед немного успокоился.

19 ноября. Обсервация, произведенная в 12 часов по местному времени, показала, что мы находимся на 85°25′ северной широты и 127°01′ восточной долготы. Дрейф идет в направлении на юго-запад.

Под влиянием ветров за четверо суток мы спустились к югу на 14 миль.

Стоит крепкий мороз. Температура воздуха минус 28°.

20 ноября. Ледокол немного продрейфовал на север. Последние координаты ледокола: 85°25′,5 северной широты и 126°28′ восточной долготы.

В районе дрейфа пасмурно. Морозы ослабли, и температура колеблется в пределах 18,5 — 19 градусов холода. Дуют ветры силой до 5 баллов, подвижка льда чрезвычайно незначительна.

22 ноября. Исключительной силы подвижка льда унесла почти на километр от судна льдину с палатками, содержавшими аварийные запасы продовольствия. Понадобилось и самые палатки и аварийные запасы перенести ближе к ледоколу, на более надежную льдину.

14 ноября, когда подвижка льда окончательно прекратилась и трещины сошлись или покрылись молодым льдом, почти весь экипаж ледокола «Седов» вышел на авральную работу. Приходилось торопиться. Ведь неизвестно, когда лед снова придет в движение, и не было никаких гарантий, что наши запасы не унесет еще дальше.

Во мраке полярной ночи начали седовцы переброску продуктов. Возили на двух санях через торосы и сугробы снега. В каждые сани впрягалось четверо. Один человек, вооруженный карабином, шел впереди с фонарями в руках.

Ветер, который здесь дует не переставая, сильно мешал работе. Пока делали рейс в одну сторону, следы девяти человек и двух тяжело нагруженных саней настолько заметало снегом, что на обратном пути удавалось разыскивать их только с большим трудом.

Работа продолжалась четыре дня с утра до вечера (понятия эти связаны только с распорядком суток, так как темно здесь сейчас все время). Когда было перевезено около 12 тонн грузов, наш путь пересекла трещина, и работу пришлось прекратить.

Вчера трещина покрылась льдом, способным выдержать достаточно большую тяжесть. На корабль перевезены остававшиеся еще на льдине аварийные запасы.

27 ноября. Сегодня в 30 м от носа судна образовалось разводье шириной до 100 м.

Наши координаты: 85°30′,5 северной широты и 124°44′ восточной долготы.

Дрейф идет в направлении на северо-запад. Дует слабый западный ветер.

Температура воздуха минус 30 градусов. На судне все здоровы.

29 ноября. В последние две шестидневки, в связи со слабыми, неустойчивыми ветрами, «Седов» дрейфует на площади около 100 квадратных миль.

За это время в районе дрейфа наблюдались кратковременные передвижки льда.

Температура стала понижаться, вчера было минус 33°.

Наши координаты 28 ноября: 85° 28′ северной широты, 124°12′ восточной долготы.

Чувствуем себя хорошо. Все в порядке.

Готовимся к всенародному празднику — Дню Сталинской Конституции.

1 декабря. После грандиозных подвижек льда в районе дрейфа «Седова» наступило затишье. Ветры все время меняются, и вот уже 15 дней ледокол почти на одном месте описывает замкнутые петли. Колеблется и температура воздуха, то падая до 33—35°, то повышаясь до 8—10° градусов ниже нуля.

При южных ветрах небо заволакивается облаками, и темнота полярной ночи делается еще более непроглядной. Если кто-нибудь отправляется на лед, вахтенный вывешивает на видном месте фонарь, желтое пятно которого служит своеобразным маяком.

В жилых помещениях тепло и сухо. Нам удалось добиться полного отсутствия сырости — этого злейшего врага почти всех полярных экспедиций. Помещения достаточно просторны и абсолютно чисты.

Как можно чаще на судне устраиваются «банные дни». Все надевают чистое белье, бреются, стригутся. Перед баней под надзором врача производится гене-

ральная уборка всех помещений: проветриваются на открытом воздухе матрацы и одеяла. Вечера за чаем после бани проходят всегда особенно оживленно и весело.

В дни зарядки аккумуляторов работает бензиновый движок, вращая судовую динамомашину. Аккумуляторы заряжаются на 9—10 дней и дают нашей радиостанции возможность ежедневно слушать «Последние известия» и даже концертные передачи. Слушать Большую землю — главное наше удовольствие.

Пища седовцев хотя и не блещет особым разнообразием, но сытна и питательна. Вот наудачу взятое меню одного из обычных дней на «Седове»: завтрак — натуральный кофе с молоком и яичница с грудинкой; обед — борщ из сушеных овощей, биточки с макаронами и компот из персиков; ужин — борщ, языки свиные с гороховым пюре. Чай с печеньем и конфетами, сливочное масло и свежий хлеб всегда в распоряжении желающих. К чаю подаются по вкусу засахаренные лимоны, мороженая клюква, варенье, мед. За завтраком чередуются сыр разных сортов, колбаса копченая, ветчина, яичница, рыбные консервы. В выходные дни наслаждаемся свежей свининой, заботливо оставленной нам ледоколом «Ермак».

Седовцы прекрасно обеспечены меховой одеждой и обувью. Для обычной работы вблизи судна достаточно ватных брюк и ватной куртки, надетой поверх шерстяного свитера и теплого белья. Ко всем видам меховой одежды люди здесь относятся недоброжелательно, так как работать в ней тяжело.

Метеорологические, гравиметрические, магнитные и гидрологические наблюдения, определение астрономических точек дрейфа, сбор осадков, наблюдение за состоянием льда — вот комплекс работ, производимых на «Седове».

Каждый из членов экипажа относится к научным занятиям с величайшим вниманием. Кочегар Гетман, машинист Шарыпов, боцман Буторин, матрос Гаманков, механик Алферов, машинист Недзвецкий и другие нередко приходят на помощь научным работникам своей изобретательностью. Даже наш повар, комсомолец Мегер, несмотря на свою занятость, находит время делать зарисовки из жизни и быта зимовщиков.

4 декабря. В течение нескольких дней из-за плохой метеорологической обстановки экипаж «Седова» не мог определить местонахождения судна. Последняя обсервация производилась 30 ноября. Тогда ледокол находился на 85°29′ северной широты и 123°48′ восточной долготы.

В районе дрейфа «Седова» дуют холодные ветры силою до 6 баллов, третьи сутки не прекращается пурга. Температура воздуха значительно поднялась. Вчера термометр отметил лишь 18° мороза.

10 декабря. Сегодня ясная погода, температура воздуха минус 25°, свежий западный ветер.

Вчера вечером произошла незначительная подвижка льда.

13 декабря. Сегодня определились. Наши координаты 84° 42′ северной широты и 134° 50′ восточной долготы.

Дрейф ледяных полей, изменившийся в направлении с северо-запада на юго-восток, вывел ледокол с наивысшей северной точки, которой «Седов» достиг 14 ноября (85° 39′ северной широты и 126° 16′ восточной долготы), на юг. За 29 суток «Седов» спустился на 57 миль на юго-восток.

* * *

Сильные ветры, дующие в районе дрейфа «Седова», оттянули судно к юго-востоку. 11 декабря закончили суточную магнитную станцию. Работы велись во вновь сооруженном ледяном домике, так как подвижками льда старый домик отнесло далеко от судна. Участники дрейфа при 24-градусном морозе наблюдали величественную картину северного сияния. Одновременно в атмосфере отмечена сильная магнитная буря.

Вчера подвижки льда прекратились. Температура — минус 19 градусов, ветер силою в 6 баллов.

Отмечая первую годовщину выборов в Верховный Совет СССР, седовцы собрались в кают-компанию, где с глубоким вниманием прослушали радиопередачу записанной на кинопленку исторической речи товарища Сталина, произнесенной 11 декабря 1937 года на собрании избирателей Сталинского избирательного округа г. Москвы.

16 декабря. Сегодня в районе дрейфа «Седова» пасмурно. Дует сильный ветер. Температура — минус 25 градусов. Подвижек льда не было.

Вчера определились. Наши координаты: 84° 28′ северной широты и 137°18′ восточной долготы. На судне все благополучно.

18 декабря. Ночь. На темном небе ярко блестят звезды. Фосфорическим светом переливается полярное сияние, освещая ледяную пустыню.

На верхнем мостике, в метеобудке, загорелся электрический свет. Это вахтенный начальник, наш доктор т. Соболевский ведет метеорологические наблюдения, которые производятся через каждые два часа. Остальные моряки спят крепким сном.

В 8 час. утра встает вся команда.

Дневальный т. Шарыпов накрывает стол. В кают-компанию собираются быстро и шумно. Завтрак вкусный, питательный.

Тов. Соболевский сдает вахту сменщику. Метеовахту несут четыре человека: капитан, доктор, старший помощник и научный сотрудник т. Буйницкий.

Старший механик т. Трофимов и машинист т. Недзвецкий проверяют в машинном отделении движок динамомашины, установленной для зарядки аккумуляторов. Второй механик т. Токарев и т. Алферов меняют шестерни и исправляют тормоз глубоководной лебедки. Боцман т. Буторин с матросом т. Гаманковым и кочегаром т. Гетманом распускают старый стальной трос.

Научный сотрудник т. Буйницкий вычисляет местонахождение корабля на основании результатов последних астрономических наблюдений. Такие наблюдения, если позволяет погода, производятся два раза в сутки. Старший радист т. Полянский ведет по радио беседу с зимовщиками мыса Челюскина.

Незаметно подходит время обеда. Затем — мертвый час и работа до ужина.

Капитан вместе со старшим помощником т. Ефремовым составляет годовой отчет. Тов. Буйницкий в сопровождении т. Гетмана, вооруженного винтовкой, идет в ледяной домик, расположенный за полмили от судна, делать магнитные наблюдения.

После ужина полярники отдыхают, некоторые читают. Прослушав ночной выпуск «Последних известий по радио», ложимся спать. Снова тишина, слышны только шаги вахтенного.

20 декабря. Сегодня ясная погода, свежий северо-восточный ветер. Температура — минус 23°. Подвижек льда не наблюдалось.

25 декабря. В районе ледокола «Седов» слабый северо-восточный ветер, переменная областчность. Мороз 22°.

Местонахождение ледокола определяется координатами 84°30′ северной широты, 132°32′ восточной долготы.

31 декабря. Подводя итоги 1938 года, можно с удовлетворением отметить дружную работу маленького коллектива «Седова», самоотверженно борющегося за выполнение заданий партии и правительства.

К научным работам вся команда относится внимательно, мобилизует все возможности для отличного их завершения. Мы превратили наш ледокол в дрейфующую научную станцию, которая имеет большое значение для освещения совершенно неисследованного района Арктики.

В процессе дрейфа встречалось много трудностей, потребовавших от седовцев исключительной выносливости, самоотверженности и настойчивости. Никогда коллектив советских полярников не отступал перед трудностями, на деле оправдывая доверие партии, правительства, товарища Сталина.

Находясь в Центральном полярном бассейне, мы радостно вместе со всем народом встречаем новый год.

Экипаж дрейфующего во льдах Северного Ледовитого океана ледокола «Георгий Седов» шлет горячие поздравления всем трудящимся любимой родины с наступающим новым годом. В 1939 году мы так же высоко, с честью будем нести великое знамя Страны Советов, как несли его до сих пор. Суровая неисследованная стихия не сломит наших сил, ибо с нами весь народ, с нами партия и великий Сталин.

Встречая новый год, мы вместе со всеми трудящимися Советской страны поднимаем первый бокал за долгие годы жизни великого вождя, друга и учителя, товарища Сталина, за процветание и мощь родины, за новые победы в строительстве социализма.

4 января 1939 года. Вчера в районе дрейфа ледокола «Седов» стояла лунная погода, дул северо-восточный ветер силой в 4 балла, температура — минус 23°.

Координаты местонахождения судна — 84°45′ северной широты, 126°31′ восточной долготы.

Настроение экипажа бодрое.

8 января. Вчера в районе дрейфа ледокола «Седов» была переменная облачность, дул слабый северо-восточный ветер, мороз доходил до 27°.

В полночь наше судно находилось на 84°40′ северной широты и 123°36′ восточной долготы.

Рядом с судном ночью появилась большая трещина. Соединившись со старой, возникшей накануне, она образовала разводья, местами достигающие 35 м. Разводья уходят за пределы видимости. На судне все благополучно.

17 января. Вчера в районе дрейфа «Седова» было пасмурно. Дул умеренный юго-западный ветер, температура — минус 26°. Появилось несколько трещин, идущих в различных направлениях. Вблизи аварийной продуктовой палатки и склада горючего временами происходило сжатие молодого льда.

К полудню сжатие увеличилось. Товарищи Гаманков и Шарыпов отправились проверить, не угрожает ли сжатие аварийному запасу. Через некоторое время вахтенный услышал ружейные выстрелы и увидел световые сигналы, предупреждающие об опасности.

Был объявлен аврал. На судне остались только капитан, вахтенный и радист.

Когда экипаж бегом подоспел к месту, торосистый вал с шумом приближался к палатке и горючему. Задев угол палатки и раздавив при этом ящик с плотничьими инструментами, вал остановился. Не теряя времени, стали спасать груз от нового сжатия льда. Закончив переброску продуктов, приступили к перевозке бочек с горючим. Часть экипажа откалывала пласты нависшего над бочками льда и откидывала его в сторону, другие оттаскивали бочки.

Пять часов экипаж самоотверженно боролся со стихией. Весь груз был спасен и перевезен в безопасное место.

Наши координаты: 84°46′ северной широты и 124°16′ восточной долготы.

На судне все благополучно. Настроение экипажа бодрое.

27 января. В районе дрейфа ледокола «Седов» в последние дни наблюдается облачность. Это усложняет определение местонахождения ледокола. Последний раз обсервация проведена в ночь на 25 января. Тогда ледокол находился на 85°12′ северной широты и 122°53′ восточной долготы.

В полдень 25 января наступило похолодание. Температура воздуха упала до 31°,2 мороза, дул северо-восточный ветер силою в 3 балла. Временами наблюдались подвижка и торошение льда. На судне ощущались сильные толчки.

Вчера подвижка льда прекратилась. На судне положение без перемен. Все здоровы.

31 января. В районе дрейфа «Седова» дует юго-восточный ветер силою в 3 балла. Температура воздуха — минус 34 градуса.

Незначительная подвижка льда вокруг ледокола, происходившая несколько дней подряд, прекратилась. Судно продолжает дрейфовать на север, его последние координаты — 85°29′ северной широты и 123°24′ восточной долготы.

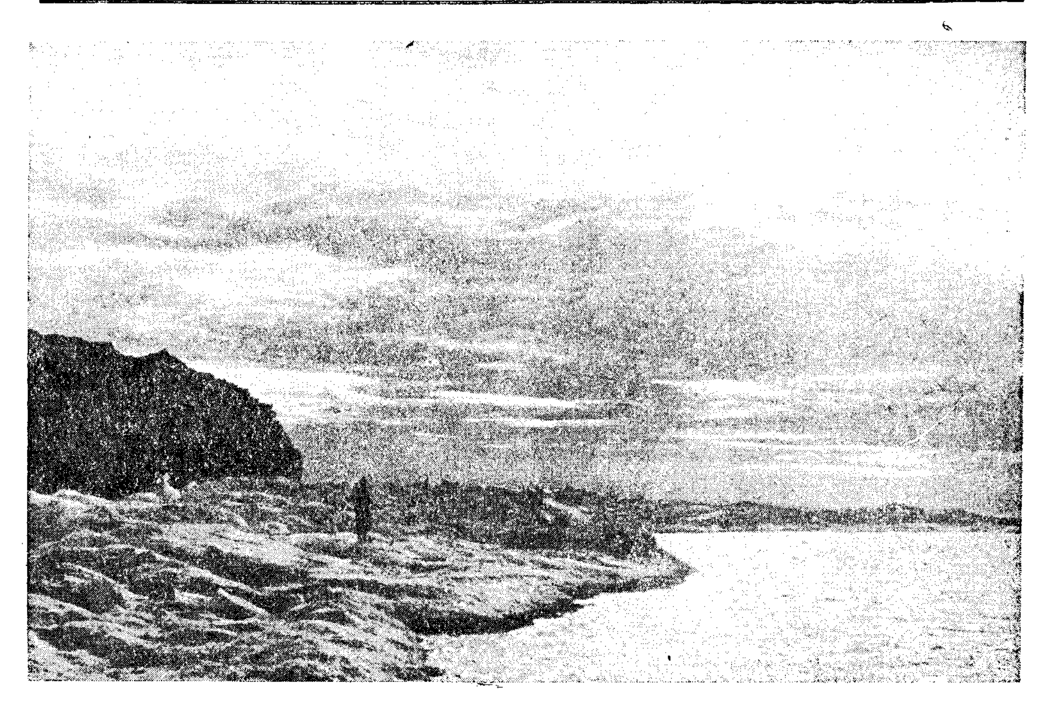
2 февраля. Ледокольный пароход «Седов» достиг 85° 39′,9 северной широты и 122°05′ восточной долготы.

Судно дрейфует в направлении на северо-запад. Температура воздуха — минус 32 градуса. На судне все здоровы.

6 февраля. Ледокол «Седов» в последние дни дрейфует на северо-запад. Находится на 85° 42′ северной широты и 121° 55′ восточной долготы.

17 февраля. «Седов» достиг 85° 56′ 42″ северной широты и 119° 59′ восточной долготы, чем побил рекорд «Фрама», самая северная точка дрейфа которого — 85° 55′ 30″ северной широты при 66° 31′ восточной долготы.

1 марта ледокол был уже на 86° 20′ северной широты и 117° 03′ восточной долготы.



Ледяной заберег у мыса Шмидта

Фото Б. Карандзей

А. КУРЕНКОВ

КАК РАБОТАЛ РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ В 1938 ГОДУ И ПОДГОТОВКА К НОВОЙ НАВИГАЦИИ

I

Бывший Речной сектор Морского управления не справился с подготовкой к навигации 1938 года. Руководство Речного сектора явно не понимало своих прямых задач по освоению рек Крайнего Севера, несмотря на наличие совершенно четких директив партии и правительства. Вместо работы на северных реках и проникновения вглубь материка, деятельность речного флота в значительной части протекала в зоне речного флота Наркомвода.

После окончания навигации 1938 года как в зеркале видны недостатки и преступная деятельность некоторых бывших ответственных работников водных контор, работа которых была направлена к срыву мероприятий по освоению рек Крайнего Севера и к износу флота.

Ряд узловых вопросов в подготовке к навигации и в работе в период навигации не получил своего должного разрешения, прошел мимо Речного сектора. Руководство Речного сектора не дало периферии ни одной директивы, которая бы разъяснила водным конторам, плавающему и береговому составу задачи навигации.

Никто из работников Речного сектора в зимний период 1937/38 года не выезжал (за исключением одной поездки инженера-судоремонтника) на линию для проверки состояния отстоя флота, хода судоремонта и работы водных контор. Никто не проинспектировал проведения мероприятий по подготовке к навигации: состояние кадров, их расстановку, укомплектованность судов командами, обеспеченность флота топливом, такелажем и т. д. Никто из Речного сектора не был послан в судоремонтные пункты для приема судов из судоремонта. Стиль работы бывшего Речного сектора — это вредный самотек и самоуспокоенность.

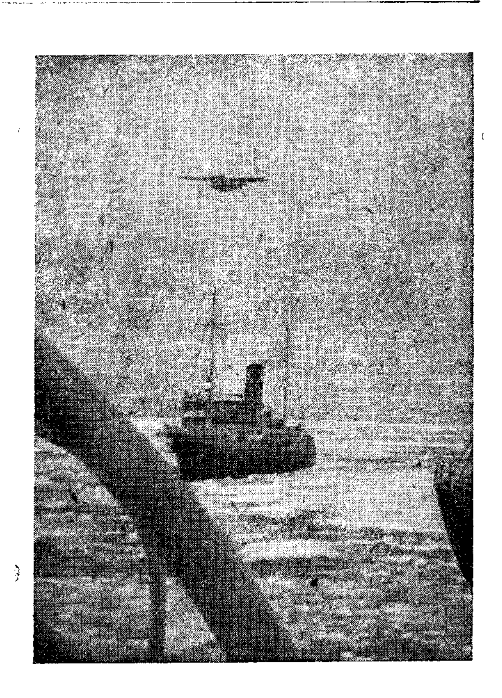
Нужно сказать, что по окончании навигации 1937 года расстановка флота Красноярской водной конторой была произведена не по плану. Значительная часть тоннажа, который необходимо было завезти в район Красноярска и Подтесова, зазимовала в Игарской протоке.

Об Игарском отстое как руководители Красноярской водной конторы, так и Речной сектор забыли, за отстоем флота никто не следил. В результате весеннего ледохода имели место массовая аварийность и гибель судов только из-за того, что не было принято абсолютно никаких мер для сохранности флота.

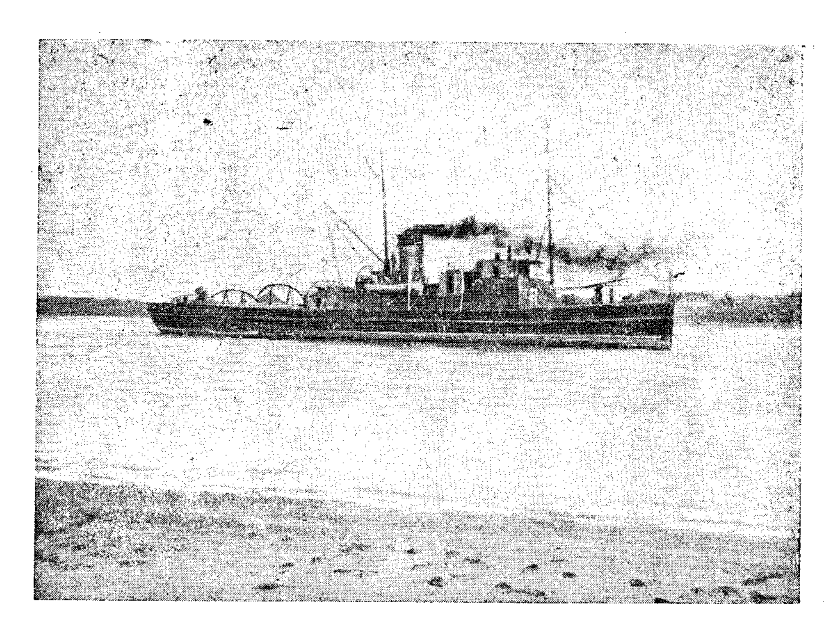
Проведенное в январе 1938 года совещание работников водного транспорта в должной мере себя не оправдало. Выставленные совещанием задачи в большинстве не проведены в жизнь. На судоремонт было обращено крайне слабое внимание, из-за чего качество судоремонта было низкое.

Перелом в работе наступил с момента постановления СНК СССР от 29 августа «Об улучшении работы Главсевморпути» и после организации Центрального отдела Речного транспорта. Речной транспорт получил развернутую программу работы и полную возможность быстро выправить свое отставание.

Постановлением правительства определены районы деятельности речного флота Главсевморпути; центр тяжести переложен на продвижение вглубь материка, на освоение новых северных рек. Уделено большое внимание состоянию как флота, так и путевого хозяйства,



Самолет летчика Козлова над караваном „Литке" в навигацию 1938 года



Теплоход „Первая пятилетка“ на реке Лене

Фото Б. Дзердзеевского

затонов, верфей, зимовочных пунктов, радиосвязи, жилищного строительства.

* * *

По отдельным пароходствам и рекам выполнение плана перевозок 1938 года характеризуется следующими данными (в процентах):

Наименование пароходств и рек	% выполнения плана 1938 г.		% к 1937 году	
	по т	по т-км	по т	по т-км
Североенисейское парох.	127,7	93,3	132,0	134,0
Североякутское пароходство	85,0	84,0	112,0	100,0
в т. ч. река Лена	85,7	84,4	106,0	99,2
„ „ „ „ Яна	115,0	86,4	327,0	238,0
„ „ „ „ Индигирка	31,1	41,0	88,0	56,0
в т. ч. река Оленек	105,0	133,0	100,0	125,0
в т. ч. река Анабара	160,0	210,0	160,0	207,0
Всего по парох.	105,5	89,2	123,0	117,4

Как видно из таблицы, за навигацию 1938 года план перевозок речным флотом Главсевморпути в целом выполнен по тоннам на 105,5%, а по тонно-километрам — на 89,2%.

Из этих же данных видно, что по Североякутскому пароходству имеется значительное недовыполнение плана как по тоннам, так и по тонно-километрам.

Объясняется это, как было изложено выше, крайне неудовлетворительной подготовкой к навигации 1938 года, неудовлетворительной работой по завозу грузов на северные реки — Яну и Индигирку.

Невыполнение плана по указанным рекам произошло не только по причине плохих условий навигации 1938 года (бары рек Яны и Индигирки были в навигацию исключительно мелководными), но главным образом потому, что перегрузка с морских судов на речные не была организована и проходила далеко не нормально: имели место простои морских и речных судов под разгрузкой, сокращалась оборачиваемость речных судов.

Кроме того, на операцию по завозу грузов на реку Индигирку повлияло значительное запоздание морского каравана. Часть грузов осталась неразгруженной и была возвращена с устья Индигирки обратно в Тикси.

На невыполнении плана перевозок по реке Лене, кроме слабой подготовки к навигации и неудовлетворительной работы флота, отразились также неполучение в Сангарах угля, предназначенного для Тикси, а также ряд внеплановых заданий со стороны Морского управления по перевозке пассажиров из Тикси в Якутск и некоторые задания Управления Полярной авиации. Это ломало график движения флота по Североякутскому пароходству и влияло на качественное выполнение плана.

Несмотря на, казалось бы, удовлетворительное выполнение плана тоннoперевозок по Североенисейскому пароходству, план перевозок по отдельным категориям грузов выполнен неудовлетворительно. Больше того, качество работы флота было на низком уровне. Здесь надо отметить ряд крупных ошибок, допущенных в руководстве движением флота, и особенно массовые аварии, которые привели к огромным убыткам.

Бывшее руководство Североенисейского пароходства состояло из махровых вредителей, пробравшихся на руководящие посты. Отдельные звенья хозяйства речного транспорта бывшей Красноярской водной конторы были буквально ими подорваны. И сейчас принимается ряд конкретных мероприятий по ликвидации последствий вредительства для оздоровления хозяйства этого пароходства.

Бичом речного транспорта в навигацию 1938 года были аварии. Особенно неблагополучно, как мы уже отметили выше, обстояло дело в Североенисейском пароходстве, где бóльшая половина аварий произошла из-за нарушения трудовой дисциплины, халатного отношения к служебным обязанностям, из-за несоблюдения правил плавания.

Среди ряда имевших место безобразий в работе Североенисейского пароходства необходимо, однако, отметить хорошую работу отдельных судов по выполнению рейсовых заданий, а также освоению новых участков рек.

По реке Подкаменной Тунгуске пароход «Летчик Алексеев» поднялся выше Большого порога до Куюбинской шиверы с грузом 150 т, тогда как по этой реке выше Большого порога судоходство с механической тягой считалось невозможным.

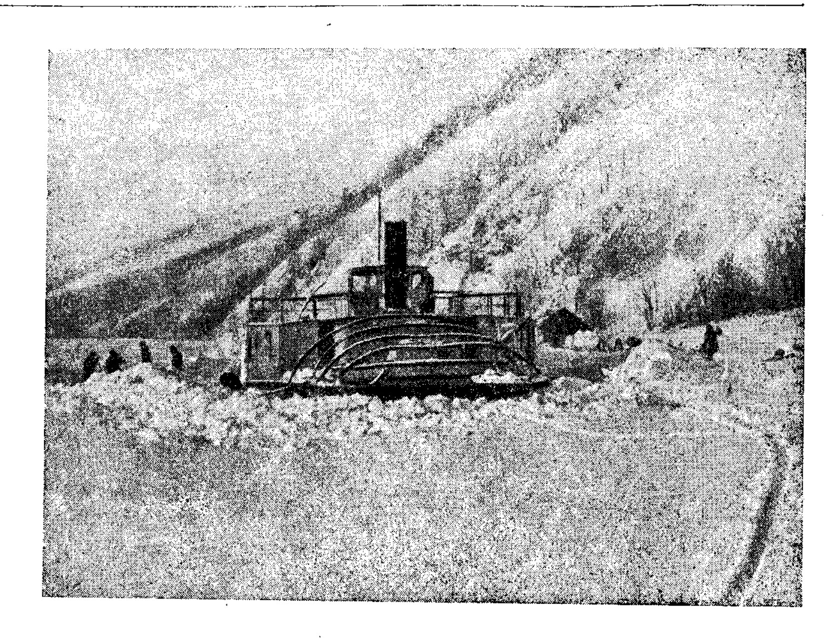
Пароход «Летчик Головин», завершая рейс по реке Елагуй, дошел до фактории Келлог, освоив впервые новые участки пути на протяжении 265 км.

II

Центральным отделом речного транспорта проводится ряд мероприятий по искоренению указанных недостатков, имевших место в навигации 1938 года.

Еще в самом начале своей работы Речной отдел поставил неотложной задачей укомплектование пароходств и других точек проверенными кадрами инженерно-технических работников, так как анализ работы руководства бывшего Речного сектора и работы периферии показал, что провал работы имел место именно там, где не занимались изучением кадров. Сейчас места в значительной мере укреплены молодыми специалистами, инженерами — правда, еще не достаточно.

Проводится работа в области подбора и комплектования, а также правильной расстановки руководящих кадров пароходств. Начальникам пароходств вменено в обязанность лично проверить и изучить кадры работников плавающего и берегового состава, очистить аппарат от враждебных, чуждых и сомнительных элементов. Проверяется состояние учебы на курсах и сдачи техминимума работ-



Зимовка парохода на реке Колыме

Фото В. Павлова

никами плавающего и берегового состава.

Во исполнение решения СНК в целях ликвидации запущенности путевого хозяйства, Речным отделом разработан план изыскательских и обстановочных работ на 1939 год. Разработаны планово-технические задания для проектировки затонов на Енисее и Лене, а также для боковых рек Якутии; разработан план индивидуального жилищного строительства для работников путевого хозяйства и Пеледуйской судоверфи.

В навигацию 1938 года произведено значительное пополнение флотом реки Яны, а также осуществлена переброска речных судов на Хатангу для установления на этой реке в навигацию 1939 года регулярного судоходства.

Уделено большое внимание рассмотрению и проверке транфинпланов речных пароходств с тем, чтобы обеспечить реальный, конкретно обоснованный план работы флота. Пересматриваются тарифы на речные перевозки в сторону их снижения, чтобы максимально снизить тарифы на перевозку массовых грузов.

Речным отделом приняты меры к обеспечению договорами всего объема перевозок, намеченного по плану навигации 1939 года. Для установления должного порядка в перевозках грузов, для сохранности их, недопущения порчи и хищений, в пароходствах организованы службы коммерческой эксплоатации, разработаны «Положения» о них; в штатах эксплоатационных участков предусмотрены коммерческие работники. Разрабатывается инструкция по приемке судов в эксплоатацию из судоремонта, по которой обязательно участие в приемке инженеров-эксплоатационников.

За ходом судоремонта, его качеством и обеспеченностью материалами и инструментами установлены контроль и наблюдение со стороны как работников пароходств, так и специально выезжающих на места работников Центрального отдела речного транспорта.

Однако подготовка к судоремонту и его состояние внушают серьезные опасения. Североякутское пароходство и Центральный отдел речного транспорта не приняли должных мер к обеспечению судоремонтными материалами ремонтных пунктов на боковых реках Якутии: Яне и Индигирке.

О ходе судоремонта на этих реках в Речном отделе нет точных сведений; отсутствуют графики ремонта судов.

Таким образом то ненормальное положение с организацией судоремонта, которое было в прошлые годы, осталось на этих реках и до настоящего времени.

Арктикснаб в течение ряда лет не удовлетворяет заявок речного транспорта по запасным деталям, имеющим решающее значение в деле правильной организации планово-предупредительного ремонта.

Североякутское пароходство обязано в кратчайший срок произвести детальную проверку обеспеченности ремонтных пунктов боковых рек материалами и инструментами и срочно организовать заброску туда необходимых для судоремонта материалов.

По Североенисейскому пароходству опасения вызывает отстой судов в Игарке, так как, по недосмотру руководителей этого пароходства, флот поставлен в таком месте, где он не защищен от весеннего ледохода. Руководство Главсевморпути, учитывая прошлогодние уроки по отстою флота в Игарке, предупреждало Североенисейское пароходство о постановке флота в более безопасное место, но пароходство не учло этого предупреждения. Оно и после окончания навигации 1938 года не сумело быстро перестроить свою работу и выправить все недостатки. Это видно хотя бы из того, что это пароходство на 1 февраля 1939 года не имело законченного навигационного отчета по итогам навигации 1938 года.

Центральный аппарат Речного отдела, несмотря на заметные сдвиги в работе, все еще имеет значительные недочеты, неналаженность отдельных звеньев-секторов, из-за чего происходят бесплановость, штурмовщина и невыполнение заданий в установленные сроки.

С целью ликвидации таких безобразных явлений принят ряд мер: на основе квартального плана работы отдела и секторов разрабатываются месячные планы работ на каждого исполнителя, проводятся регулярные совещания с ответственными работниками отдела для подведения итогов по узловым вопросам. Особое внимание заостряется на судоремонте, обеспечении его материалами и инструментами и на мероприятиях по подготовке к навигации.

Приняты меры по организации надежной радиосвязи пароходств с судами, обеспечению судовых раций комплектом запасных частей и укомплектованию штата радистов квалифицированными работниками.

Навигация 1939 года не за горами. Все остающееся до начала навигации время надо в максимальной степени использовать для образцовой, четко организованной подготовки.

Е. ШАМРАЙ

ПЕРЕСТРОЙКА ПАРТИЙНОЙ ПРОПАГАНДЫ ПРОХОДИТ МЕДЛЕННО

После опубликования постановления ЦК ВКП(б) „О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском „Краткого курса истории ВКП(б)“ прошло уже четыре месяца. Срок—вполне достаточный для того, чтобы партийные организации на деле показали, что ими сделано в области перестройки партпропаганды в соответствии с задачами, вытекающими из этого постановления.

В своем постановлении Центральный Комитет партии наметил боевую программу действий партийных организаций в борьбе за овладение большевизмом, указал конкретные пути перестройки партийной пропаганды.

Как же выполняется это решение ЦК ВКП(б) в нашей партийной организации, как руководят этим ответственнейшим участком политико-воспитательной работы партийные комитеты и их низовые звенья?

Надо прямо сказать, что партийная пропаганда в управлениях Главсевморпути остается пока еще на низком уровне. На протяжении двух с лишним месяцев, с момента опубликования постановления Центрального Комитета, в Главсевморпути не работал парткабинет.

Партийный комитет (б. секретарь парткома т. Данилов) долгое время не обеспечивал организации лекций и консультаций, ссылаясь на отсутствие соответствующего помещения, хотя помещение, и неплохое, имеется в клубе Главсевморпути.

Такое, мягко выражаясь, хладнокровное отношение парткома к вопросам идейно-воспитательной работы отрицательно сказывалось на политической учебе коммунистов и беспартийных. Многие коммунисты и беспартийные интеллигенты жалуются, что дни лекций и консультаций часто занимаются администрацией управлений совещаниями и заседаниями по хозяйственным вопросам. А партийный комитет, вместо того чтобы урегулировать этот вопрос, добиться того, чтобы лекции, организуемые в клубе им. Ногина и в РК ВКП(б), посещались возможно бóльшим количеством людей, изучающих историю партии,—сам иногда занимает эти дни. Так, например, 26 января Советский РК ВКП(б) организовал лекцию, а партком лишил возможности коммунистов посетить ее, так как созвал собрание в этот день. И не удивительно после этого, что посещения лекций пока еще малочисленны.

В управлениях, размещенных в здании по улице Станиславского, занято на работе до 250 сотрудников. В основном это интеллигенция.

У подавляющего большинства товарищей достаточно высок общеобразовательный и политический уровень, чтобы изучать марксистско-



Занятие экипажа ледокола „Ленин" по повышению технических знаний

Фото Е. Шамрай

ленинскую теорию самостоятельно. Партком должен был учесть это обстоятельство и создать максимум условий для самостоятельной работы партийных и беспартийных интеллигентов, изучающих историю ВКП(б). К сожалению, условий этих партком не создал, политическое воспитание интеллигенции пустил на самотек.

Практика показывает, что этот партком и руководимые им партгруппы недопустимо медлят с вопросом перестройки партийной пропаганды. В партийной организации, видимо, все еще ждут каких-то дополнительных указаний. В парткоме не знают, кто из коммунистов и беспартийной интеллигенции приступил к изучению истории ВКП(б). По некоторым управлениям не выявлены желающие заниматься в кружках по изучению истории партии.

В Управлении капитального строительства насчитывается около 50 сотрудников. Коммунистов здесь только 2 человека. Казалось бы, что парткому надо было обратить на это управление особое внимание. Партком должен был поручить работающим там коммунистам организовать и обеспечить реализацию постановления Центрального Комитета о постановке партийной пропаганды.

Однако этого не было сделано. Политическим воспитанием интеллигенции в УКС никто не занимался, с сотрудниками не разговаривали, и поэтому ни в парткоме, ни в месткоме УКС не знают, кто и как приступил к изучению истории партии и какие вопросы появляются у этих товарищей в процессе изучения истории ВКП(б).

Некоторые партгруппы не провели глубокого разъяснения постановления ЦК ВКП(б). Так, например, в Торговом управлении (парторг т. Лебедев) из 60 сотрудников 22 записались в кружки по изучению истории ВКП(б). Среди записавшихся есть немало товарищей, имеющих достаточно высокую общеобразовательную и политическую подготовку, они могут изучать историю партии самостоятельно.

Инспектор по кадрам т. Трубкович, несмотря на то, что имеет высшее политическое образование, считает все же для себя более удобным заниматься в кружке. Записался в кружок и заместитель

начальника Торгового управления т. Мазо, несмотря на то, что работал долгое время пропагандистом, имеет достаточную политическую подготовку. В числе записавшихся в кружок мы находим и начальника Пушного отдела т. Лебедева, который в то же время является исполняющим обязанности парторга и раньше работал пропагандистом.

Задача партийного руководства заключается в том, чтобы помочь товарищам преодолеть старую привычку заниматься только в кружках. Конечно, если бы партгруппа Торгового управления глубже изучила постановление ЦК ВКП(б) и разъяснила некоторым товарищам, записавшимся в кружок, что у них есть все данные заниматься самостоятельно, эта цифра значительно бы уменьшилась.

Партком и многие парторги не интересуются, как коммунисты изучают историю ВКП(б), какие у них возникают вопросы.

По инициативе Отдела партийной пропаганды Политуправления Главсевморпути было предложено всем парторгам выяснить, на какие темы желал бы тот или иной товарищ прослушать лекции. Однако парторги с людьми не разговаривали и этих сведений в Политуправление не представили.

Спрашивается, можно ли без учета запросов, требований и интересов людей, занятых политическим самообразованием, по-настоящему организовать партийную пропаганду? Конечно, нет.

Между тем, многие товарищи, которые взялись за изучение истории ВКП(б), нуждаются в помощи по самым различным вопросам.

В Торговом управлении, по заявлению парторга, приступили к изучению истории партии индивидуально 12 человек. Подавляющее большинство из них конспектов не ведет. А тот, кто ведет, сомневается в правильности их составления. Так, плановик-экономист т. Горбунов рассказывает:

— Я прошел уже две главы „Краткого курса истории ВКП(б)“,)“, записываю в тетрадь только основное, т. е. то, что на мой взгляд



Старший механик ледокола „Ленин“ А. Л. Федотов за изучением истории партии

Фото Е. Шамрай

является самым важным из прочитанного материала. Но насколько правильно я это делаю, сказать не могу. И поэтому мне хотелось бы прослушать лекцию на тему о ведении конспекта.

Такого же мнения и т. Черноперов, начальник Московского отделения Торгового управления. Он считает, что надо организовать такую лекцию, в которой лектор показал бы на примере одной какой-либо главы „Краткого курса истории ВКП(б)“, как лучше ее законспектировать.

В Горно-геологическом управлении насчитывается 52 сотрудника. Подавляющее большинство — это инженерно-технические работники, люди с высшим образованием. И совершенно правильно там взят упор на то, что главным методом в изучении марксизма-ленинизма должна являться самостоятельная работа над книгой.

Интеллигенция Горно-геологического управления изучает историю ВКП(б) с большим интересом. Так, руководитель группы сырьевых ресурсов и перспективного планирования, беспартийный т. Дюкалов прочитал „Краткий курс истории ВКП(б)“ целиком и взялся за глубокое изучение по отдельным главам; т. Дюкалов написал в стенную газету статью, в которой делится опытом своей работы по овладению большевизмом.

Хорошо взялись за изучение истории ВКП(б) инженер-геолог член партии т. Одинец, инженер-геолог комсомолец т. Килеев, хранитель фондов член ВЛКСМ т. Фролова, инспектор по кадрам т. Щенев, горный инженер т. Гавриков и другие товарищи. У многих сейчас появляется желание узнать, какой метод в пользовании первоисточниками марксистско-ленинской литературы применяют другие товарищи, в каком объеме и как они пользуются подсобной литературой. Тов. Гавриков рассказывает, что в своих занятиях он широко использует первоисточники и часто прибегает к историческим материалам. „Мне хотелось бы, — говорит т. Гавриков, — поделиться мнением с другими товарищами, послушать, какова методика и система в изучении истории партии у них. Если бы партком организовал совещание по обмену опытом изучения „Краткого курса истории ВКП(б)“, мы бы, конечно, могли извлечь из этого большую пользу“.

Следует отметить, что некоторые товарищи до сих пор еще не приступали к изучению истории партии. Начальник Горно-геологического управления т. Демидов заявил на партгруппе, что он не может из бюджета своего времени выделить время для занятий. Конечно, такое положение ненормально, т. Демидов должен организовать свое время так, чтобы иметь возможность систематически овладевать марксизмом-ленинизмом. В этом должна помочь ему партгруппа.

Интерес к изучению истории ВКП(б) среди нашей интеллигенции значительно вырос. И надо конкретнее, действеннее оказывать помощь в ее стремлении овладеть марксистско-ленинской теорией.

В постановлении ЦК ВКП(б) сказано:

„Считать первоочередной и главной задачей парторганизаций в области пропаганды ликвидацию теоретической и политической отсталости кадров партийной и непартийной интеллигенции, обеспечив всяческую помощь советской интеллигенции в овладении большевизмом, в изучении истории ВКП(б) и произведений классиков марксизма-ленинизма“.

Целиком и полностью выполнить указание Центрального Комитета партии и товарища Сталина — дело чести партийных организаций.

И. НОСОВ

ОВЛАДЕНИЕ БОЛЬШЕВИЗМОМ — ПЕРВЕЙШАЯ ЗАДАЧА КОМСОМОЛА

(В комсомольской организации Главсевморпути)

С выходом в свет „Краткого курса истории ВКП(б)“ члены партии, комсомольцы, партийные и непартийные большевики — вся советская интеллигенция — получили замечательный документ, энциклопедию марксизма-ленинизма.

Со дня выхода в свет курса истории партии и решения ЦК ВКП(б) о постановке партийной пропаганды прошло уже достаточно времени, чтобы поставить вопрос: что сделано нашей комсомольской организацией Главсевморпути для изучения этого важнейшего документа?

Решение ЦК ВКП(б) было обсуждено на партийно-комсомольском собрании, а также на комсомольских группах. Однако дальше этого дело сдвинулось незначительно. По существу многие комсомольцы, надо прямо сказать, еще не приступили к серьезному, глубокому изучению истории ВКП(б). Враги, пролезшие к руководству в ЦК ВЛКСМ и МК ВЛКСМ, всячески пытались подорвать идейное воспитание комсомола.

Многие комсомольские организации, в том числе и наши, ждали каких-то дополнительных „указаний“ сверху о начале изучения истории ВКП(б). После изгнания вражеского руководства из комсомола, после решений VII пленума ЦК ВЛКСМ и III районной конференции ВЛКСМ Красногвардейского района комсомольцы энергичнее берутся за учебу.

Сейчас, в ходе изучения истории партии, от комсомольских работников можно нередко слышать такие вопросы:

— В связи с тем, что учеба в основе своей проходит самостоятельно, как мы сможем „проконтролировать“ комсомольца, изучает он историю ВКП(б) или нет?

Но дело сейчас не в „контроле“ и „проверке“, а в том, что „Мы должны разжечь вкус к теории у комсомольцев, должны разъяснить каждому комсомольцу, что теория — дело наживное“, — говорил тов. Жданов на торжественном пленуме, посвященном двадцатилетию ВЛКСМ. — „Товарищ Сталин всегда учит нас, — и это должно быть основным нашим правилом, — что теорией овладеть не трудно, было бы только желание, настойчивость и твердость характера для достижения поставленной цели — и теория у вас в руках. Нет таких знаний, которыми не мог бы овладеть большевик, большевичка, комсомолец, комсомолка, если они как следует этого захотят“.

Как обстоит дело с самостоятельной учебой комсомольцев в нашей комсомольской организации?

Вначале комитет комсомола, надо прямо сказать, допустил большую ошибку. Он также исходил в своей работе из неправильного понимания существа перестройки партийной пропаганды. Боясь, как бы не упрекнули в „контроле“ и „проверке“, комитет комсомола и группорги в значительной мере изолировали себя от массы комсомольцев, не прислушивались к их запросам и поэтому не знали, чем живет каждый комсомолец в отдельности, кто и как овладевает большевизмом.

И неудивительно, что далеко еще не все комсомольцы по-настоящему взялись за изучение истории партии. Например, в беседе с членом

комитета, группоргом комсомольской группы Управления делами т. Равиным выяснилось, что он:

— Первую главу истории ВКП(б) просмотрел, а вторую бегло прочитал.

Так ответил он на мой вопрос, как он изучает историю ВКП(б) и какие вопросы ему неясны. Из дальнейшей беседы выяснилось, что т. Равин еще совершенно не приступал к серьезному и глубокому изучению „Краткого курса истории ВКП(б)“.

Некоторые наши комсомольцы ссылаются на то, что, дескать, нехватает времени для самостоятельной работы над книгой.

Это, конечно, не оправдание. Время у нас есть, но мы очень часто не умеем его рационально использовать.

Опыт товарищей, серьезно взявшихся за овладение теорией марксизма-ленинизма, показывает, что они и время находят для этого, и в работе успевают не хуже других. Так, тт. Моисеев, Мейлах, Риммер и другие начали и серьезно работают над овладением большевизмом.

Из 92 комсомольцев нашей организации 21 человек изъявили желание заниматься в кружке. Но, к сожалению, и этого желания комсомольцев мы не удовлетворили. До сих пор партком не удосужился выделить для кружка пропагандиста. Партком должен помочь комсомольской организации и в самое ближайшее время выделить пропагандиста.

Есть ли у нас условия для самостоятельной работы над марксистско-ленинской книгой?

Да, все условия для этого есть. В составе комсомольской организации из 92 человек мы имеем 11 человек с высшим образованием, 30 со средним, 46 с образованием 6—9 классов и только 5 комсомольцев имеют образование 4—5 классов. В нашей организации имеется также 17 членов и кандидатов ВКП(б).

Задача партийного ядра в комсомоле, комсомольского актива сейчас состоит прежде всего в том, чтобы начать большевистскую учебу самим и своим примером, показом опыта разжечь вкус к теории и помочь в овладении марксизмом-ленинизмом рядовым комсомольцам.

В настоящее время в клубе им. Ногина регулярно проводятся лекции, а в парткабинете консультации в помощь изучающим историю ВКП(б). Необходимо чаще посещать лекции, чаще обращаться к консультанту со всеми возникающими в процессе учебы вопросами.

Надо понять, что без серьезного и настойчивого овладения теорией большевизма мы не в состоянии будем повысить свою политическую бдительность и помочь партийной организации выполнить решение Совнаркома СССР в части очищения нашего аппарата от чуждых, примазавшихся и сомнительных элементов. Без овладения большевизмом наша комсомольская организация и каждый комсомолец в отдельности не смогут успешно разрешать практические задачи по коммунистическому воспитанию молодежи.

Задача состоит в том, что нам, как отметил т. Жданов на торжественном пленуме, посвященном двадцатилетию ВЛКСМ, „Надо восстановить веру у каждого комсомольца в то, что он и вне кружка может овладеть учением марксизма-ленинизма так же, как он овладевает химией, высшей математикой, биологией и другими науками“.

О ПРЕДЛОЖЕНИЯХ КОММУНИСТОВ И ПРОВЕРКЕ ИСПОЛНЕНИЯ

Прошло уже более полугода со времени отчетно-выборного собрания партийной организации Главсевморпути. Собрание приняло решение, в котором намечен, на основе выступлений и предложений коммунистов, ряд конкретных мероприятий по устранению недостатков, имевших место в работе парткома и партгрупп.

Отчетно-выборное собрание обязало вновь избранные парткомы и партгруппы обеспечить систематический контроль над выполнением партийных решений и об исполнении их докладывать на каждом последующем собрании.

Как же на деле выполняется это постановление?

В своем решении отчетно-выборное собрание на конкретных примерах показало неудовлетворительную перестройку работы партгрупп Планово-экономического и Финансового отделов, Морского и Горно-геологического управлений, не обеспечивших должной помощи руководству в реализации постановления правительства об улучшении работы Главсевморпути.

Казалось бы, что после такой оценки работы первичные парторганизации должны были проявить максимум внимания, энергии, настойчивости для того, чтобы по-большевистски устранить все имеющиеся в работе недостатки. К сожалению, перестройка работы ряда партгрупп еще не на должной высоте.

Известно, например, что Плановый отдел не обеспечил своевременного составления планов на 1939 год, сорвал составление планов на I квартал 1939 года, не разработал инструкций о порядке прохождения планов, не обеспечил своевременного составления норм.

Нет необходимости доказывать, какое громадное значение в деятельности Главсевморпути играет Плановый отдел. Спрашивается: извлекла ли партийная организация Планового отдела (парторг т. Храпаль) уроки из решения отчетно-выборного собрания? Факты неудовлетворительного состояния планирования говорят о том, что уроки еще как следует не извлечены, решения партсобрания не выполняются.

На отчетно-выборном собрании указывалось, что партгруппа Горно-геологического управления допустила ошибку при обсуждении вопроса о деятельности ГГУ, признав улучшение в работе управления, в то время как ряд предприятий ГГУ находился в глубоком прорыве.

Ясно, что партгруппа Горно-геологического управления (парторг т. Воротников) должна была, учтя это указание, сделать для себя соответствующие выводы. Между тем этого пока еще не видно.

Так, на одном открытом партийном собрании был поставлен вопрос о реализации предложений по улучшению работы ГГУ, сделанных коммунистами и беспартийными в выступлениях на партийно-хозяйственном активе Главсевморпути. С докладом по этому вопросу выступил начальник ГГУ т. Демидов. Однако из доклада (который, кстати сказать, страдал отсутствием конкретности) и из выступлений товарищей выяснилось, что важные предложения работников Севморпути по существу не нашли у руководства ГГУ практического осуществления. В результате плохой подготовленности докладчика и отсутствия внедрения в жизнь ценных предложений работников Севморпути собрание осталось неудовлетворенным объяснениями т. Демидова и вынесло решение еще раз заслушать этот вопрос.

Факт этот говорит о том, что партгруппа ГГУ стояла в стороне от проверки исполнения практических предложений, которые выносятся коммунистами и беспартийными на общих собраниях.

В Управлении полярной авиации также не нашли своего должного разрешения вопросы, поднятые в свое время на партийно-хозяйственном активе.

Так, были предложения об устранении разнотипности самолетов, упорядочении материальной части, о недопустимости ненормальной практики назначения лиц на должность при несоответствии их образования и др. А партгруппа УПА, несмотря на неоднократные указания, не удосужилась поставить и обсудить на открытом партсобрании вопрос о реализации предложений.

Несмотря на то, что решения отчетно-выборного собрания не выполняются и по ряду других вопросов партийной жизни, парткомы проявляют самоуспокоенность.

Неудовлетворительно поставлена работа партийного комитета (секретарь парткома т. Никитин) среди сочувствующих и кандидатов ВКП(б).

По заявлению т. Никитина, в группе сочувствующих насчитывается 8 человек, причем только один товарищ (т. Сякк) принят в сочувствующие нашей партийной организацией в 1938 году, а остальные вступали в сочувствующие еще в других организациях.

Сочувствующие жалуются, что партийный комитет никакой работы с ними не ведет, не собирает их, плохо помогает им повышать свой политический уровень, овладевать большевизмом.

Многие сочувствующие изучают исто-

рию ВКП(б) самостоятельно, у них возникают вопросы по ходу чтения марксистско-ленинской книги. Однако получить ответ на них они не всегда имеют возможность, так как консультации пока еще организованы плохо.

Бухгалтер Управления полярных станций т. Крюкова принята в сочувствующие в прошлом году и за это время успела показать себя активной общественницей: она инструктор ПВХО, председатель контрольно-финансового поста УПС. Кроме того, т. Крюкова повышает свои политические знания: изучает устав и программу партии, занимается по истории ВКП(б), выписывает и читает газету «Правда» и журнал «Партийное строительство».

— Плохо только то,— говорит т. Крюкова,— что нас, сочувствующих, редко собирают, не беседуют с нами. А партийный комитет не собирал нас ни разу.

В партийной организации есть кандидаты ВКП(б) с многолетним стажем. И надо прямо сказать, что работа с ними запущена. Никто не заботится о них, не проверяет их личных качеств на практической работе.

Партком мало интересуется вопросом о переводе их в члены партии, не помогает подыскивать рекомендации.

Заведующая архивом т. Проховник в кандидатах состоит уже 8 лет, в Главсевморпути работает с 1935 года. Однако в парткоме ни разу с нею не беседовали.

— Придешь,—говорит т. Проховник,— в партком, уплатишь членские взносы, и все. Никто не спросит, как я готовлюсь к переводу из кандидатов в члены партии, как овладеваю большевизмом.

Работник УПС т. Данилов-Голов принят в кандидаты ВКП(б) в 1930 году. В системе Севморпути работает с 1936 года. Он рассказывает, что, возвратившись с зимовки в 1938 году, никак не может подыскать себе еще две рекомендации, так как в аппарате Главсевморпути его еще мало знают.

Есть в партийной организации и кандидаты, переведенные из членов ВКП(б) при чистке партии «за политическую малограмотность». Казалось бы, что этим кандидатам партком должен был уделить особое внимание и оказать реальную помощь в их политическом развитии. Однако этого нет.

Работник Управления делами т. Лузгин был переведен из членов ВКП(б) в кандидаты при чистке партии в 1934 году.

— Никогда меня не вызывали в партком,— говорит т. Лузгин,— никто не интересуется моим ростом.

Плохо руководит партком оборонной работой. Несмотря на то, что в решениях отчетно-выборного собрания записано о необходимости укрепить руководство Совета Осоавиахима, помочь ему организовать актив и предусмотреть в календарном плане дни оборонной работы,— это не сделано.

Между тем, состояние оборонной работы в Главсевморпути находится не на должной высоте. Совет Осоавиахима избирался еще в феврале 1938 года. В настоящее время в составе совета работают из 9 избранных только 3 человека, остальные выбыли. В совете нет ни одного коммуниста и комсомольца. Парткомом были выделены в помощь совету члены партии тт. Данилин и Богатырь. Однако никакой помощи совет от них не получил. Так, т. Данилину совет поручил провести обмен осоавиахимовских билетов. Однако он эту работу провалил, смазал политическое значение обмена билетов, отнесся к этому несерьезно. А т. Богатырь ни разу даже не соизволил явиться на заседание совета.

Совет Осоавиахима до сих пор еще не имеет своей комнаты. В результате нет уголка по оборонной работе, негде проводить занятия, негде хранить литературу и учебные пособия. Совет не имеет возможности сконцентрировать свою работу в одном месте. Управление делами (т. Попов) давно уже обещает предоставить помещение. Однако обещания остаются обещаниями.

Все это отрицательно сказывается на работе совета. Так, по всему Главному управлению Севморпути нормы ПВХО сдали лишь 53 человека. И странно, почему до сих пор партком ни разу не заслушал доклада председателя совета Осоавиахима т. Гаврилова о состоянии оборонной работы.

Пора организовать настоящую проверку исполнений, деловое претворение в жизнь решений партийных собраний. Нельзя забывать указание товарища Сталина, сделанное им на XVII Съезде ВКП(б). Товарищ Сталин говорил: «Хорошие резолюции и декларации за генеральную линию партии — это только начало дела, ибо они означают лишь желание победить, но не самую победу. После того, как дана правильная линия, после того, как дано правильное решение вопроса, успех дела зависит от организационной работы, от организации борьбы за проведение в жизнь линии партии, от правильного подбора людей, от проверки исполнения решений руководящих органов».

Д. СМИРНОВ

ЛЕНИН И СТАЛИН В ТВОРЧЕСТВЕ НАРОДОВ СЕВЕРА

Царское правительство проводило на Севере грабительскую колониальную политику. Природные богатства Севера варварски уничтожались. Правовое положение народов всячески ущемлялось, культивировалась их отчужденность, замкнутость. Налоги и подати (ясак) душили обнищавшее население. Народности Севера вымирали. „Царизм выступал в качестве палача и мучителя нерусских народов“.[1]

Великая Октябрьская Социалистическая революция уничтожила всякую эксплоатацию и национальное угнетение. Ленинско-сталинская национальная политика возвратила к жизни вымиравшие народы. Открылись могучие, неиссякаемые истоки народного творчества, национального по форме, социалистического по содержанию.

Народы Севера, освобожденные от капиталистической кабалы, впервые запели свободно и радостно, увековечивая в народных произведениях важнейшие события своей жизни, величайших на земле эпических героев, своих самых любимых, родных и мудрых вождей Ленина и Сталина.

Ленин и Сталин осуществили заветные мечты народов всего мира. Они призвали к творческому созидательному труду все народы нашей великой родины. Вот почему освободительная роль Ленина и Сталина является лейтмотивом устного творчества народов Севера.

Ленин выступает как борец против поработителей, как руководитель вооруженного восстания пролетариата, как вождь революции.

Словно как после грома и грозы
Грязи и сора не стало,
Так Октябрь землю омыл,
Так рабочие и крестьяне
Под руководством Ленина
Царя и богачей прогнали,
Советскую власть установили, —

поется в нанайской песне о Ленине.[2]

Образ Ленина-освободителя сливается в сознании народном с его простотой, добротой и могуществом:

Ленин мудр, и храбр, и силен,
Он царя в мешок запрятал
И купцов в мешок запрятал.
Он велик, и добр, и честен.
Только правду любит Ленин.[3]

Смерть Владимира Ильича вызвала всенародную скорбь. Горестные чувства прорвались в виде песен, преданий и сказок о Ленине, в кото-

[1] „История ВКП(б). Краткий курс“, гл. I, стр. 6.
[2] Самар Аким, „Нанаи Дярини“, Гослитиздат, Л., 1938, стр. 41.
[3] „Ленин и Сталин в поэзии народов СССР“, Гослитиздат, М., 1938, стр. 264, „Песня о возвращенном солнце“.

рых народ оплакивал своего вождя и навеки запечатлел его образ. Сколько подлинного, неприкрашенного горя вылилось, например, в мансийском плаче о Ленине:

До нашего дальнего края,
К берегам мелководной Юконды
Докатилась весть печали:
Дедушка Ленин умер.
Умер добрый, как солнце,
Нам подаривший счастье.

Плачут охотники-манси,
Плачут их жены и дети.
Ты прогнал нищету и невзгоды
Из наших мансийских селений.
Нашим детям просторные школы
Ты построил, дедушка Ленин... [4]

Ленин умер, но его учение бессмертно:

Твое мудрое вещее слово
Будет жить в сердце манси народа
Столько лет, сколько наша Юконда
Несет к западу чистые воды. [5]

Бессмертие Ленина перекликается с мыслями о великом Сталине — сподвижнике Ленина и гениальном продолжателе его дела.

Сопоставляя образы Ленина и Сталина, народная поэзия раскрывает их на фоне общественно-политической жизни. Подчеркивается их близость, крепкая и нерушимая дружба, их замечательные качества, присущие им как вождям народа. Эта мысль о единстве Ленина и Сталина ярко выражена в саамской „Песне о возвращенном солнце".

Саами жили вольной жизнью. Долго они не знали „льстивых слов купцов заезжих". Но счастье изменило саами. Из „Руси торговой и от царя Москвы великой" приехали царские опричники и купили свободу тундры за „воду огневую и перстень золотой". Тогда-то и закатилось солнце саами. Ленин вернул саами жизнь и солнце. „Тундра прогнала черного ворона, прогнала и купцов заезжих".

Но вот не стало Ленина. Саами в большой тревоге. Неужели снова „закатилось солнце тундры". Нет!

Солнце вновь вернулось в тундру,
Освежило жизнь саами,
Осушило ветром слезы.
В ледяную тундру солнце
К нам привез в шинели серой
Сын того, что солнце первым
Возвратил лапландским тундрам,
Кто такой же, как и Ленин,
По ума могучей силе.
Он на айсберге по морю
К нам приехал, как на лодке.
. . . .

Он сошел на берег Кольский.
Положил на землю солнце,
Подтолкнул его и громко
Приказал: «Ходи над тундрой,
Делай жизнь красивой в тундре,
Делай счастье людям тундры».
. . . .

Он ушел в Москву по тундре.
Где ступал, — там след остался:
Что ни след, то новый город,
Мост, железная дорога. [6]

Образ товарища Сталина раскрывается на фоне счастливой жизни, роста материального благосостояния и колхозной зажиточности, овладения всеми ценностями культуры. Сталин — воплощение радости и счастья новой жизни. Многие песни являются своеобразными рапортами вождю об огромных достижениях, завоеванных под руководством партии.

Прославляй и пой —
Жизнь советского гражданина пой,
Песнь о Сталине громче пой,
О справедливости и порядке.

В каждой юрте — мясо и хлеб,
В каждом чуме — мясо и сахар.
И олений пастух Вулен
Носит бархатную рубаху. [7]

---

[4] „Советское студенчество", 1938, стр. 49.
[5] Там же.
[6] „Правда", 1938, 27 августа.
[7] Ленин и Сталин в поэзии народов СССР", стр. 547, „Юракская песня о Сталине"

Именем Сталина назван основной закон нашей страны — Сталинская Конституция.

И народы Севера поют песни о Конституции:

В царской старой жизни
Прав мы не знали,
Сталинский закон
Нам право дал.

Царский закон
Эвенков закабалял,
Сталинский закон
Высоко эвенков поднял.[8]

Как гранитный утес стоит Советский Союз среди враждебного ему капиталистического окружения. Напоминание товарища Сталина о капиталистическом окружении, угрозе военной опасности глубоко прочувствовано советским народом.

Никому саами в тундре
Не дадут обратно солнца.[9]

„Кто будет драться с советской властью, мы с тем тоже будем драться. А стрелять мы умеем так, что тюленю в глаз попадаем", — заявляют в своем письме эскимосы-охотники острова Врангеля.

Все сильнее становится наша страна. С надеждой обращаются к нам взоры трудящихся всего мира. Образ товарища Сталина — воплощение надежды и уверенности в победе всего трудящегося человечества.

Сталин — крылатое солнце,
Звезда, окрыленная мудростью
времени.
На крыльях этой звезды

Рабы облетят все пространства
вселенной
И похоронят насилие в ущельях,
Равнинах и склонах земли.[10]

Народы Севера изображают Ленина и Сталина в национальных костюмах на фоне красочной и своеобразной природы. Так, в эвенкийской сказке „Теперь в тайге светло"[11] Ленин показан как охотник-эвенк, с ружьем в запорошенной снегом тайге. Когда Долбонэ, подкупленный купцами, захотел убить Ленина, пихты и богульник закрывали Ленина своими ветвями.

Народная поэзия дарит те или иные образы определенному герою. Из богатой сокровищницы своего устного творчества народы Севера отобрали лучшие слова-самоцветы и любовно украсили ими образы вождей: „мудрый и сильный Ленин", „правильный человек", „Сталин — крылатое солнце", „друг и отец", „вождь дорогой и любимый", „наша надежда", „большой как мир".

В нашей социалистической стране расцветает подлинное народное искусство и, в частности, устное творчество народов Советского Севера, которые показывают миру, по словам А. М. Горького, „свежесть своего жизнеощущения, трудовую даровитость свою и прекрасную своей простотой поэзию".[12]

---

[8] Из стихотворения эвенка Г. Чинкова „Сталинская Конституция".
[9] „Ленин и Сталин в поэзии народов СССР", стр. 274.
[10] „Архангельский Север", 1936, № 2.
[11] „Творчество народов СССР", Изд. „Правда", М., 1937 г., стр. 46.
[12] М. Горький, О литературе, изд. 3-е, стр. 420.

Вл. ПОПОВ-ШТАРК

МИРАЖИ АРКТИКИ

Описания арктических экспедиций, рассказы полярных мореплавателей изобилуют сообщениями о причудливых явлениях, наблюдавшихся на суше и на море в высоких широтах. Путешественники передают нам описания миражей наподобие тех, о которых рассказывают люди, побывавшие в великих пустынях жаркого пояса. В чем тут дело, почему аналогичные явления наблюдаются и в жарком поясе земного шара и в высоких холодных широтах Арктики и Антарктики?

Действительно, все эти явления одного и того же физического порядка, и зависят они от физических свойств воздуха и условий, сопровождающих прохождение световых лучей через воздушные слои.

Земная атмосфера обладает различной плотностью в зависимости от высоты, а также от свойств тех или других воздушных масс. Различная плотность воздушных слоев или масс, обладающих различной температурой, создает различные показатели преломления световых лучей, проходящих через эти слои или массы, а это влечет за собой изменения угла нашего зрения. В результате мы видим при таких условиях наблюдаемый предмет не в том направлении, в котором он расположен, а в некотором ином, кажущемся.

Угол, образованный прямой линией, идущей от глаза наблюдателя к наблюдаемому предмету, и линией направления, в котором мы видим последний, носит в физике название «рефракции». В общежитии же этот термин часто переносится на самое явление.

Если рефракция, то есть угол, образованный действительным и мнимым направлениями на наблюдаемый предмет, очень велик, то мы увидим не только самый предмет, но и его мнимое изображение, иногда повторенное несколько раз, и этот вид рефракции мы называем миражом.

Миражи часто образуют очень эффектные картины, сильно действующие на воображение людей, к ним не подготовленных и не знающих действительной природы этого явления. Неудивительно поэтому, что все такие случаи обычно тщательно и подробно описываются путешественниками, в особенности полярными.

Такое явление в течение шести часов сопутствовало бригу известного русского исследователя Новой Земли Федора Литке. 14 июля 1821 года этот бриг вышел из устья Северной Двины в Белое море. Обогнув мыс Зимние Горы, он попал в полосу тумана, и на его фоне появилось двигающееся в том же направлении, что и бриг, другое судно. Временами это изображение сдваивалось: одно из них продолжало двигаться в естественном состоянии, а другое — над ним в перевернутом виде, так что концы их мачт касались друг друга.

Явление миража нередко состоит в том, что изображения предметов — берегов суши, отдельных льдин, скал — вследствие движения воздуха в вертикальном или горизонтальном направлениях вытягиваются, принимают причудливые формы, гигантские размеры и превращаются в картины развалин замков, которые колеблются, меняют очертания и затем расплываются в воздухе.

Иногда какой-нибудь незначительный предмет, лежащий совсем недалеко от наблюдателя, приобретает вид человеческого жилья, скалистого острова, близкого берега земли.

Непроходимая ледяная стена

В 1930 году советский ледокол «Седов» на пути к Северной Земле встретился с аналогичным явлением: он очутился перед гигантской непроходимой ледяной стеной. Вот что рассказывает по этому поводу писатель и участник этого плавания Соколов-Микитов.

«23 августа после неудачной попытки пробиться к южной оконечности Северной Земли, окруженной непроходимыми льдами, медленно продвигаясь на север, мы увидели покрытый льдом берег. Трудно было понять, что это такое.

«Над высокими нагромождениями льдов, отделявшими «Седова» от смутно видневшегося берега, мы видели нечто, подобное белому облаку, а дальше возносилась над льдами как бы преграждавшая нам путь стена. Мы с удивлением смотрели на эту чуть зыбившуюся, слабо мерцавшую, бескрайно уходившую в синевшую даль стену. Казалось, высится над морем круто обрывавшийся, еще невиданный людьми громадный ледник. Стена эта далеко уходила на север и сливалась с туманившимся горизонтом.

«Впечатление возвышавшейся над льдами гигантской стены было настолько отчетливо, что долгое время мы были в недоумении — верить или не верить стоявшему перед нами видению.

«Наконец, северный край прозрачной ледяной стены стал как бы испаряться и вытягиваться к небу. Сомнений больше не оставалось: перед нами было явление рефракции, полярный мираж, вызванный преломлением лучей в нижних слоях

атмосферы, создавшее необычайные образы, не раз обманывавшие глаз полярного путешественника».

Что видел художник

Уезжая с Новой Земли из становища в губе Поморской, художник Переплетчиков наблюдал интересное явление арктического марева.

«Густо повалил из пароходной трубы черный дым, заработал пароходный винт. Становище, горы, снега быстро уменьшались на наших глазах. На безоблачном небе сияло солнце. Мы выходили в море. Качки нет, чуть плещет зеленовато-синяя волна. С одной стороны беспредельность воды и неба, с другой — цепи береговых гор. Все они покрыты снегом. Берег уходит мысом в море, но кончается какой-то странной фигурой, как будто берег обломился и висит в воздухе. У далекого берега плавают какие-то странные белые фигуры, а там, где расстилается беспредельный океан, — там тоже плывут какие-то фантастические предметы: громадный белый гроб на тоненькой ножке, что-то похожее на судно, но не судно, что-то похожее на ледяные горы, киты — не киты. Это — марево. Мы плывем в окружении фантастических декораций полярного марева.

«Кругом светло, ясно. И вдруг над далекими белыми горами, над сине-зеленым океаном в воздухе показывается далекое становище, покинутое нами и уже давно исчезнувшее из вида. Вон изба художника Борисова, вон другая изба. Вдруг берег оборвался и стал похож на крокодила... Все это были марева Арктики».

Избушка на необитаемом острове

В 1936 году Герой Советского Союза т. Водопьянов вел свою машину на Землю Франца-Иосифа для разведки ледового трамплина на острове Рудольфа, который обеспечил бы в будущем прыжок на Северный полюс. Водопьянов держал курс на остров Гукер и бухту Тихую, где предстояла посадка самолета. Прижатый к земле снежными тучами, идя на высоте 200 м и потеряв сигналы радиомаяка мыса Желания, т. Водопьянов искал места для посадки самолета. К счастью, слева появилась земля. Но какой это остров из семидесяти с лишком островов Земли Франца-Иосифа, Водопьянов определить не мог. Он стал обходить обнаруженный остров. Пологий его берег, покрытый ровным слоем снега, давал возможность совершить посадку без особого риска.

Поломка подкостыльной лыжи во время посадки, ожидание улучшения погоды и восстановления связи с внешним миром при помощи рации задержала т. Водопьянова и его спутников на необитаемом и неведомом острове целых пять дней.

Вскоре моторчик рации на самолете удалось, однако, привести в действие, и динамка завертелась. Радист сел за ключ и стал выстукивать их позывной знак. Ему удалось радировать в бухту Тихую находившемуся уже там летчику Махоткину о совершенной ими вынужденной посадке на одном из островов Земли Франца-Иосифа и попросить доставить им горючее и бак для нагрева воды. Махоткин ответил, что при первой возможности вылетит к ним на помощь. Тогда у робинзонов неведомого полярного острова возник вопрос о том, где же будет их искать Махоткин в лабиринте островов огромного архипелага. Для этого нужно было определить место своей посадки и сообщить свой точный «адрес». Приборов для астрономической ориентировки у них не было. Оставалось сообщить более или менее видимые ориентиры, находящиеся поблизости от места посадки.

На поверхности окружающей снежной пелены крутилась поземка, видимость была плохая, а крупные ориентиры отсутствовали. Только когда поземка спала и видимость улучшилась, т. Водопьянов взял бинокль и взобрался на мысок, под защитой которого находились их машина и палатка, и стал внимательно оглядываться кругом. Во время одного из таких осмотров Водопьянов, тщательно исследовавший в бинокль каждую точку, обнаружил на ровной глади льда большой черный предмет, покрытый снежной шапкой. Он стал вглядываться еще внимательнее. Избушка? Да, избушка, значит чье-то зимовье. Если оно даже покинуто зимовщиками, то ведь возле каждой зимовки в Арктике обязательно имеется поставленный гурий — пирамидальная груда камней, скрывающая в себе бутылку с запиской, в которой сообщается о точных координатах места и о том, кто и когда достиг этого места первым.

Не скрывая своей радости, Водопьянов позвал товарищей и предложил им убедиться в своей находке. Они подтвердили его догадку: «Без сомнения — изба, — уверенно сказал радист, — и недалеко, не дальше двух-трех километров». Вооружившись винтовкой на случай встречи с медведем, т. Водопьянов весело зашагал к избе.

Вселившая в летчиков столько надежд изба оказалась гораздо ближе, чем они предполагали: т. Водопьянов насчитал до нее всего пятьсот шагов... «Рассчитывая найти домик или, на плохой конец, склад, — рассказывает Водопьянов, — я остановился у самого обыкновенного

камня, да еще таких небольших размеров, что если бы он накрепко не примерз к земле, я бы легко донес эту самую «избушку» до самолета»...

Чем ближе к цели, тем дальше путь

Но этим не кончились «рефракционные приключения» т. Водопьянова на неведомом острове. На третьи сутки вынужденной посадки погода обрадовала наших летчиков хорошей видимостью. На западе открылся ряд островов, хорошо различимых даже невооруженным глазом. Ближе других к ним был огромный остров с высокой горой. Товарищи Водопьянов и Бассейн исследовали в бинокль горы ближайшего острова.

— Как, по-твоему, далеко до этих гор? — спросил Водопьянов.

— Чепуха, — уверенно ответил Бассейн, — километров пять-шесть — не больше.

— По-вчерашнему?

— Нет, по-сегодняшнему. Сегодня видимость прекрасная, никакой рефракции нет. Вон посмотри на вчерашний камень (избушку). Простым глазом видно, что он собой представляет...

Водопьянову самому казалось, что гористый остров расположен недалеко. Он решил забраться на его вершину и оттуда более или менее точно определиться.

Налегке смело тронулся он в путь, не боясь заблудиться или потерять ориентировку. Слева были хорошо видны вздымающиеся волны Баренцова моря и темное небо над ними. Они могли служить хорошим ориентиром в случае надобности.

Он шел час. Остров приближался плохо. Шел два. Дорога стала трудней. Ровный наст уступил место торосам. Он стал чаще оглядываться, теряя иногда из виду свой самолет. Пройденное расстояние росло, самолет стал превращаться в черную точку, а до острова все еще было далеко.

Тогда Водопьянов понял, что он стал снова жертвой рефракции: воздух стал прозрачнее, видимость улучшилась, и рефракция, как бы сокращая расстояние, стала сильно приближать отдаленные предметы.

Обнаружив наличие рефракции, он уже не мог даже с приближенной точностью определить расстояние, отделявшее его от острова. Он шел к острову около трех часов, а за это время тот совсем не приблизился. Больше того, теперь ему начало казаться, что остров отодвинулся еще дальше...

Это обстоятельство заставило т. Водопьянова принять окончательное решение — возвращаться. Взглянув в последний раз на желанный, но недостижимый остров, он круто повернул и пошел по своим следам обратно.

Тут-то он почувствовал первые признаки усталости. Чем дальше он шел, тем больше одолевало его утомление. Обессиленный, он почти ползком добрался до своего самолета. В это время скромная палатка летчиков показалась ему чудным дворцом. Когда Водопьянов пришел в себя от усталости, он рассказал товарищам о всех своих злоключениях.

Бассейн, вместе с ним рассматривавший гору, был поражен каверзами новой рефракции.

— Удивительная страна, — в раздумье сказал он. — Здесь нельзя верить собственным глазам.

„Поверишь ли, ну, право, был он с гору"

Известный шведский полярный исследователь Норденшельд рассказывает, что однажды он плыл в лодке по проливу Хинлопен на Шпицбергене, пробираясь среди пловучих льдин к острову, лежавшему на расстоянии нескольких километров.

Когда лодка вышла в море, небо было ясное, но пока они усердно охотились на птиц, неожиданно все вокруг окуталось густым туманом, и охотники не могли ориентироваться даже по компасу. Тогда они стали грести наудачу в разных направлениях, пробираясь среди пловучих льдин, напряженно отыскивая спасительный берег острова.

Вскоре они увидели на горизонте темную полоску. Темный береговой край быстро повышался, но гребцам в начале это не показалось странным, так как они решили, что туман рассеивается и поэтому островной берег выступает яснее.

Скоро по обе стороны острова обозначились два узких белых снеговых поля, похожих на два ледниковых язычка, спускавшихся к морю, а темная часть острова горообразно закруглилась... И сейчас же вслед за этим весь остров с его двумя ледничками превратился в морское чудовище, похожее на голову моржа величиной с гору... Голова эта ожила, пришла в движение, стала быстро уменьшаться и, в конце концов, достигла размеров головы обыкновенного моржа, лежавшего на краю льдины перед самым носом их лодки...

Едва лишь это видение исчезло, как один из гребцов закричал: «Земля у носа, высокая земля!» И все, бывшие в лодке, действительно увидели перед собой высокий альпийский берег с горными вершинами и глетчерами, но и он мгновение спустя сократился до размеров обычной плоской льдины, покрытой слоем земли...

Полный ход назад!

С Нансеном, во время приближения «Фрама» к берегам Таймырского полуострова, произошел в море следующий случай.

Однажды на судне засорилась трубка, показывающая уровень воды в паровом котле. Чтобы прочистить ее, «Фрам» остановился у края большой льдины. Норвежцы воспользовались этим временем, чтобы запастись пресной водой. Они нашли на льду лужу пресной воды и стали вычерпывать ее деревянными черпаками. Один из норвежцев сломал об лед свой деревянный черпак и бросил его в море. Набрав воды и прочистив трубку, «Фрам» пошел дальше. Он блуждал целый день в поисках прохода между льдами.

Наконец, Нансен счел более благоразумным вернуться обратно к месту вчерашней стоянки.

Вдруг перед самым бугшпритом «Фрама» показалась большая черная земля... «Полный ход назад!»— раздалась громкая команда с капитанского мостика в трубку машинного отделения. Затем «Фрам» осторожно приблизился к земле, и только тогда люди, бросившиеся к носу корабля, увидели плывущий на воде небольшой черный предмет... Это был обломок деревянного черпака, выброшенного вчера со льдины в воду.

Так иногда «оптика» Арктики делает из мухи слона. Очень часто жертвами такого «обмана» бывают охотники.

Полярный вурдалак

С доктором Катиным-Ярцевым, участником экспедиции Толля на судне «Заря» (1900—1902), во время зимовки у острова Котельного произошел интересный случай.

В облачную погоду он поехал с матросом Безбородовым за тушей убитого накануне оленя. Пока матрос отыскивал тушу и увлекся преследованием новой добычи, доктор забрел куда-то в сторону и, не надеясь встретиться со своим спутником, взял по компасу направление на зимовку. Шел и приглядывался, не увидит ли где Безбородова. Но вместо спутника он вдруг совершенно явственно увидел бежавшего прямо на него медведя...

Он взял бинокль и навел его на зверя... К великому изумлению, он увидел перед собой маленькую белую собачонку, мчавшуюся к нему навстречу. Это был один из щенков, оторвавшийся от нарты.

Доктору стало досадно от такого глупого перевоплощения. Но обрадованный встречей песик так добродушно и приветливо махал хвостом, что доктору стало смешно и он вспомнил «Ваню бедного» из пушкинского «Вурдалака».

Зимовщики «Зари» долгое время забавлялись над доктором, нашедшим полярного вурдалака, и даже прозвали его «Ваней бедным».

Чудесные превращения медведя

С тем же Норденшельдом был другой подобный случай, на этот раз на северовостоке Азии. Весной 1873 года он с капитаном «Веги» Паландером и девятью матросами совершал санное путешествие. Во время этого похода они встретили и убили много медведей. Когда показывался медведь, весь отряд, чтобы не вспугнуть зверя, прятался за сани, кроме медвежьего снайпера, который присаживался на корточки, чтобы стрелять наверняка.

В одно из таких появлений медведь, которого все хорошо видели, вместо того чтобы приблизиться своей обычной мягкой походкой, как раз в момент прицела снайпера распустил исполинские крылья и затем улетел в виде маленькой зеленой чайки...

В другой раз, во время этого же санного похода, охотники, находясь в палатке, услышали крик возившегося около нее повара: «Медведь, большой медведь! Нет, олень, совсем маленький олень». В то же мгновение из отверстия палатки раздался чей-то выстрел, и медведь-олень оказался маленьким песцом, который своею жизнью заплатил за честь несколько мгновений изображать крупного зверя.

Фата-моргана

Русский полярный путешественник Ф. Врангель, зимовавший в 1820—1824 годах на Колыме, рассказывал о наблюдавшемся там случае рефракции.

«Полуденное солнце, которое должно было появиться на горизонте еще 28 декабря, скрывалось еще за снежными и ледяными горами, окружающими низменные болота Колымские, серый туман стлался над низкими кустарниками бедной тундры, небо покрывалось белизной. С 3 на 4 января мороз доходил до 39°, а 5 числа в продолжение 24 часов термометр показывал 40° по Реомюру. Дыхание захватывало снаружи, лед на оконных стеклах растрескался. В избе моей пылал беспрестанно огонь, но, не взирая на то, в ней было так холодно, что я принужден был сидеть в шубе и теплых сапогах, а когда писал, то чернила мои отогревались в горячей воде».

И вот однажды «действие горизонтальной рефракции произвело род фатаморганы: горы, лежащие к югу, казались

нам в разных искаженных видах и висящими в воздухе. Дальние горы представлялись в опрокинутом вниз вершинами виде. Река сузилась до того, что против лежащий берег ее, бывший за 2 версты, казался находившимся почти у наших изб».

В этом случае Врангель неправильно называет наблюдавшееся им явление «фата-моргана».[1] То, что он видел и описал, был обычный верхний мираж. Под «фата-морганой» подразумевают явление различных видов миражей, наблюдаемых одновременно. Именно к явлениям «фата-морганы» относится очень редкий мираж, наблюдавшийся полярным мореплавателем и китобоем XIX века капитаном Скоресби-младшим, который описал его в своих «Поденных записках о плавании на северный китовый промысел».

«16 июля, когда туман прочистился, действием солнца было вызвано сильное испарение с поверхности моря и льдов, а это, в свою очередь, вызвало явление неравной рефракции, продолжавшееся около 60 часов подряд. В 10 час. пополудни 16 числа явление стало столь общим, что все пространство, окружавшее наше двигавшееся судно, казалось нам обширной круглой площадью, окруженной стенами огромной высоты. В некоторых местах, где сквозь рефракцию видна была вода, лед казался столбами и так походил на берег, что один из моих спутников, который привык уже к явлениям подобного рода, был на этот раз обманут.

«Иногда действие рефракции проявлялось везде одинаково, иногда разнообразно: то на горизонте были видны высокие здания, то башни, то перед нами вырастал лес обнаженных от листьев деревьев...»

Скоресби дал очень оригинальное объяснение этого явления.

«Явление это, — пишет капитан, — по мнению моему, происходит от быстрого испарения морской поверхности, действия жаркого солнца, от неравной плотности воздуха и оледенения его влажных частиц при охлаждении. Проходя над большими поверхностями льда, пар, производимый испарением и сжатием воздуха, виден иногда простым глазом. Он поднимается с поверхности моря наподобие небольших прозрачных облаков и создает дрожание воздуха. Во многих случаях отражаемая часть дальних льдов смыкается со льдами, лежащими на горизонте, и тогда появляются изображения столбов, окружающих все видимое пространство замкнутым амфитеатром, когда наблюдающий это явление, где бы он ни находился, видит себя находящимся в центре этого амфитеатра. Возвышения отдаленных льдов и обезображивание разных предметов производят неприятное впечатление. Мореплавателю кажется, что он окружен ледяной стеной, из которой нет никакого выхода».

Наконец-то пришел пароход

«Помню, когда я мальчиком учился в гимназии в родном своем городе, в Бригусе, — сообщает капитан Роберт Бартлетт, участник Канадской арктической экспедиции Стефанссона 1913 года,— то управляющий англо-американского телеграфа в С.-Джонсе однажды рассказывал нам, что как-то на мысе Рейс, где он жил в молодости, ожидалось прибытие парохода из Европы с почтой и пассажирами. Его ждали с радостным нетерпением, так как пароходы прибывали на мыс Рейс не часто. Нетерпение это увеличилось тем, что пароход запаздывал, и никто не знал, как долго еще придется его ждать. Рации тогда еще не было на судах, и потому он не мог предупредить ожидавшее его население о своем опоздании, но народ, высыпавший на мыс, не расходился.

«И вот, наконец, заметили его появление в море. Он приближался и стал уже виден со всеми подробностями. Начальство поселка приказало немедленно спустить на воду три шлюпки для приема почты и пассажиров, и они направились в море встречать пароход, который должен был остановиться и бросить якорь на рейде, километрах в двух от берега. Выходило так, что и пароход и шлюпки подойдут к месту встречи почти одновременно.

«Когда шлюпки пришли к якорному месту на рейде, то пароход вдруг исчез, хотя все явственно его видели за минуту перед тем. Шлюпкам пришлось вернуться к берегу ни с чем, и люди разошлись в полном недоумении.

«Лишь десять часов спустя ожидавшийся пароход прибыл на самом деле. Тот, который приходил раньше, был кораблем-призраком, вернее отражением настоящего в нижних слоях атмосферы, которое в виде миража предупредило его прибытие на десять часов раньше».

Обманное солнце

До сих пор мы рассказывали о примерах земной рефракции, то есть явле-

[1] Фата-моргана — выражение арабское. Фата означает — дворец, Моргана— сказочная фея арабских сказок. Таким образом, в целом это будет значить: фантастические, призрачные дворцы феи Морганы. Арабы называют так миражи, возникающие в безводных пустынях Аравии.

ниях, объектами которых были земные предметы. В тех же случаях, когда такими объектами бывают небесные тела — звезды, луна, солнце, — мы называем такое же точно явление небесной рефракцией. В Арктике большой интерес представляют случаи небесной рефракции, ускоряющие время появления солнца над горизонтом после полярной ночи. Обычно зимовщики с нетерпением ожидают «первого полярного дня» и заранее вычисляют момент его появления. Однако, к удивлению многих, солнце появляется ранее вычисленного дня. Все же здесь нет никакой ошибки. Просто в силу физических условий атмосферы в таком случае видят не настоящее солнце, а его мнимое изображение, вызванное рефракцией. Такие явления как бы подтверждают выражение бортмеханика Бассейна, что «в Арктике нельзя верить собственным глазам».

В 1596 году голландцы экспедиции Баренца, зимовавшие в Ледяной гавани на восточном берегу Новой Земли, мучительно ждали конца полярной ночи, надеясь вырваться с восходом солнца из ледового плена и вернуться домой.

Зимовщики жили в доме, построенном из плавника и занесенном по самую крышу снегом. Вокруг него свирепствовали метели, и люди мерзли, боясь выйти наружу, чтобы вырыть из-под снега дрова, запасенные на зиму.

«8 января дул северный ветер, — пишет спутник Баренца Де-Фер.— Небо было опять ясное. По усилению света мы стали замечать, что солнце возвращается к нам, и мысль об этом доставляла нам немалую радость. . .

«22 января ветер дул западный. Погода опять ясная. Поэтому мы вышли из дома, чтобы играть в мяч. Заметив, что дневной свет усиливается, некоторые сказали, что солнце скоро появится. Но Виллем Баренц возразил, заявив, что оно появится не раньше, чем через две недели. . .

«24 января я, наш капитан Яков Гемскер и еще третий пошли к берегу моря, на южную сторону Новой Земли, где, сверх нашего ожидания, я (первым из нас) увидел край солнца. Мы немедленно вернулись домой сообщить эту радостную весть Виллему Баренцу и остальным товарищам. Виллем Баренц, мудрый и опытный штурман, не хотел придавать никакой веры этому сообщению, говоря, что раньше, чем через 14 дней, по приблизительному расчету, солнце в этой широте появиться не может. Мы, наоборот, утверждали, что видели солнце. По этому вопросу возникли различные споры.

«25 и 26 января погода была туманная и пасмурная, так что ничего не было видно. Поэтому те, кто держался мнения, противного нашему, считали, что они победили в споре, а некоторые нашли возможным утверждать, что раз так долго не было дневного светила, то мы вероятно видели его во сне, хотя мы были убеждены, что наблюдали появление солнца.

«Мы не могли достаточно надивиться на эти противоречия и спрашивали друг друга, не ошиблись ли мы в счете времени. Однако это казалось нам невозможным, так как каждый день, не пропуская ни одного, мы отмечали все случившееся и всегда пользовались нашими стенными часами, а когда они замерзали и не действовали, то песочными, рассчитанными на двенадцать часов. Кроме того, мы прибегали к разным другим расчетам времени».

Баренц был прав: на той широте, где находилась зимовка голландцев (76°15′N), солнце действительно должно было появиться только 15 февраля. Солнце, наблюдавшееся зимовщиками раньше этого срока, было «обманным солнцем», происхождение которого объясняется небесной рефракцией.

* * *

Все эти явления в атмосфере Арктики имеют большой научный интерес. Нашим зимовщикам, полярным мореплавателям необходимо знать особенности полярных рефракций. Кроме того, рефракции представляют большой интерес для метеорологов, как явления, характеризующие известные свойства воздушных масс, и даже как своеобразные «местные признаки» погоды.

Проф. В. ВИЗЕ

ПОСЛЕДНИЙ ПУТЬ СЕДОВА

(К двадцатипятилетию со дня гибели Г. Я. Седова)

I

На столе передо мной лежат две тетради в черном клеенчатом переплете. Много лет тому назад, находясь на „Св. Фоке“, я заносил в эти тетради свои впечатления об арктической природе, с которой мне тогда впервые пришлось познакомиться. Иногда эти записки, которые я вел во время экспедиции Г. Я. Седова, принимали характер дневника, в котором я довольно обстоятельно описывал жизнь на „Св. Фоке“. Но большею частью это были все же краткие заметки, не подчиненные какому-либо цельному плану.

Сейчас, когда Советская страна отмечает двадцатипятилетие со дня гибели Георгия Яковлевича Седова, одного из отважнейших русских исследователей Арктики, я достал эти тетради, к которым уже давно не прикасался. Начинающие уже желтеть листы помогают мне воскресить в памяти далекое прошлое. Я вижу занесенного снегом дряхлого „Фоку“, его скромную кают-компанию со стоящей по середине железной печуркой, в которой жарко и пахуче горят куски моржового сала... Вижу столпившиеся вокруг источника тепла фигуры с хмурыми бледно-зелеными лицами, освещенными скудным светом стеариновой свечи, вижу больных цынгой, слышу стоны прикованного к постели механика Зандера...

Это было во вторую зимовку, на Земле Франца-Иосифа, в конце 1913 года. Георгий Яковлевич Седов к этому времени превратился из безудержно веселого и искрящегося остроумием товарища, общего любимца на корабле, в сосредоточенного и молчаливого человека. Только упорство его не только не сдало, а, казалось, наоборот, росло. Физический недуг уже стал подтачивать силы Седова, но в голове его попрежнему сидела упрямая мечта — на полюс, на полюс!

Георгий Яковлевич Седов был несомненно выдающейся личностью, человеком исключительной выносливости и упорства, большой смелости и воли.

Начав выдвигаться по службе, Седов никогда не порывал с народом и все время чувствовал себя крепко спаянным с ним, — сам он происходил из бедной крестьянской семьи. Он вполне ясно видел ничтожество и непримиримое отношение к нему (как к „черной кости“) тех людей, с которыми ему приходилось работать по Морскому министерству.

Дать живой и, главное, верный образ Георгия Седова — задача весьма нелегкая, посильная, пожалуй, только первоклассному мастеру пера. Пишущему эти строки, как участнику полярной экспедиции Седова, особенно хотелось бы видеть образ Седова запечатленным в книге одного из наших ведущих писателей. Бо́льшая часть того, что до сих пор было написано о Седове, к сожалению, еще не дает верного представления об этом человеке.

Ниже приводится несколько выдержек из моего дневника, касающихся Седова. Их очень немного, но может быть они все же несколько помогут восстановить образ этого замечательного человека.

„9 сентября,[1] Архангельск. Сегодня мы должны, наконец, выйти в море. Однако портовые власти чинят нам препятствия. Утром нам было заявлено, что пока „Фока“ сидит в воде выше ватерлинии, судно из порта не выйдет. Как Седов ни старался доказать, что перегрузка ничтожна и практического значения не имеет, формалисты из порта стояли на своем. Тогда Седов пришел в бешенство и приказал сбрасывать на пристань палубный груз. Полетели ящики, тюки, бочки — все, что попадало под руку. Кто-то заметил Седову, что в числе других грузов был выброшен ящик с нансеновскими примусами. „Обойдемся и без них!“ ответил Седов, все еще негодуя по поводу произвола местных властей“.

В сентябре 1912 года встреченные на широте Панкратьевского полуострова (76° N, Новая Земля) льды преградили „Фоке“ путь на север. Надежда на достижение Земли Франца-Иосифа — базы для похода на полюс — стала падать с каждым днем.

„18 сентября, у Панкратьевского полуострова. Вчера Георгий Яковлевич говорил, что если мы доберемся до северной оконечности Новой Земли, то он пойдет оттуда по пловучим льдам на Землю Франца-Иосифа, а дальше — на полюс. Трудно Седову расстаться с мыслью о полюсе. О 400-километровом переходе по дрейфующим льдам Баренцова моря на Землю Франца-Иосифа в темное зимнее время, да еще с нашим жалким снаряжением, говорить, конечно, не приходится.

22 сентября, там же. Во время плавания к Новой Земле Седов часто говорил: „вот хорошо бы зазимовать на Земле Петерманна!“[2] Откуда у него эта уверенность в существовании Земли Петерманна? Он и сейчас думает об устройстве на ней базы. Сегодня он снова говорил о том, что еще осенью переберется пешком по пловучим льдам на Землю Франца-Иосифа и перезимует на этом архипелаге.

23 сентября. Судно основательно сковано льдом. Георгий Яковлевич все время повторяет: „Паршивый мороз! Вы понимаете, какое дело?“ Дело, конечно, ясное — вынужденная зимовка у Новой Земли.

25 ноября, на зимовке в бухте Фоки. Георгий Яковлевич все продолжает думать о полюсе. В феврале он хочет отправиться отсюда, с Новой Земли, пешком на Землю Франца-Иосифа.

28 ноября. Георгий Яковлевич все время мрачен, сидит, подперши 1
голову двумя руками. Видимо, он сознает не только невозможность

[1] Числа всюду по новому стилю.

[2] В 1874 году, когда Пайер находился на северной оконечности острова Рудольфа, ему показалось, что он видит к северу большую землю. Этой земле он дал название Земли Петерманна. В 1900 году итальянцем У. Каньи было доказано, что Земля Петерманна не существует.

зимнего перехода пешком на Землю Франца-Иосифа, но и всю неподготовленность полюсной экспедиции.

4 декабря. Георгий Яковлевич сказал сегодня, что необходимо посмотреть в книгах Пири, где на крайнем севере Гренландии живут эскимосы. При этом он прибавил: „Нам это пригодится, когда мы будем возвращаться с полюса через Гренландию“.

Летом 1913 года со „Св. Фоки“ была списана партия людей во главе с капитаном Захаровым. Эта партия на шлюпке достигла Маточкина Шара, где пересела на пароход, доставивший ее в Архангельск. Пишущий эти строки воспользовался представившимся случаем и отправил с Захаровым письма на континент. В одном из этих писем, адресованном Б. Г. Власьеву, имеется следующая характеристика Г. Я. Седова:

„... Георгий Яковлевич, пожалуй, самый симпатичный человек на судне. Он беззаветно смел, очень искренен и задушевен, полон силы, энергии и бодрости. Всякое дело, будь то серьезное или пустяк, он делает с огромным энтузиазмом, отдается ему всей душой. Если он работает — он весь уходит в работу, если веселится — то веселится больше и искреннее всех. Когда он весел, он напоминает ребенка. Редко я слышал такой искренний смех, как у него. Иногда он садится за пианино и грубым голосом поет песенки, аккомпанируя себе фальшивыми аккордами. Нужно видеть, с каким увлечением он делает это! Его слова „я везде с вами и впереди вас“ — не пустая фраза. Он действительно всегда впереди нас — в работе и в веселии“.

Дальше следуют снова выписки из дневника.

„18 августа 1913 года, бухта Фоки. Георгий Яковлевич начинает предпринимать решительные меры к освобождению судна изо льда. К сожалению, экспедиция не располагает для этого никакими средствами. Пока что взялись за старую, довольно короткую пилу, и сегодня с утра началась авральная работа по распиливанию льда. Около устья впадающей в бухту Фоки небольшой речки еще ранним летом образовалось большое пресноводное озеро на льду, впоследствии превратившееся в сквозную промоину. Туда-то и направился сегодня Георгий Яковлевич с командой. Стали отпиливать пилой куски льда и отводить их в полынью. Георгий Яковлевич намеревается создать таким способом канал до самого судна, отстоящего от полыньи на $^3/_4$ км. Сегодня прошли около 60 метров. „Денечка через три дойдем до судна“ — заявил Седов.

19 августа. Продолжали авралить у полыньи. Сделать удалось очень мало — оторвали от ледяного покрова только небольшую льдину. Кушаков,[1] конечно, только мешал и одним своим видом наводил на команду скверное настроение.

20 августа. Опять авралили и опять сделали очень мало“.

Попытки пропилить канал во льду так ни к чему и не привели.

„29 августа. Георгий Яковлевич вздумал сделать попытку взорвать лед около судна. Запасы наших взрывчатых веществ жалки — один пуд пушечного пороха (он был взят нашим геологом для взрывания горных пород). После первых двух взрывов, не давших даже трещин во льду, дело это было оставлено. После этого команда целый

---

[1] П. Г. Кушаков — ветеринар, исполнявший в экспедиции должность врача.

день работала пешнями около левого борта судна и в конце-концов сделала в толстом льду небольшое отверстие.

2 сентября. Георгий Яковлевич, наконец, решил прекратить никчемные авральные работы по освобождению судна. Смешно вызволять судно из толстого сплошного льда с помощью одного пуда пороха, десятка пешней и одной пилы. Для борьбы со стихией, пленившей „Фоку", нужны стихийные силы".

Через три дня — 5 сентября — лед в бухте взломало, и „Фока" вышел на Землю Франца-Иосифа.

„18 сентября, у острова Нордбрук. Вечером снялись с якоря у мыса Флора. Когда мы проходили мимо памятника,[1] был дан пушечный салют из трех выстрелов. Георгий Яковлевич при этом заплакал.

28 декабря. Бухта Тихая. Георгий Яковлевич в беседе со мной в первый раз откровенно заявил, что считает свою санную экспедицию к полюсу „безумной попыткой", но что он все-таки ни за что не откажется от нее, пока у него не выйдет последний сухарь. Сколько силы, сколько ничем не сокрушимой энергии в этом человеке!

2 января 1914 года. Сегодня признаки цынги — очень острая боль в ногах, опухоль и краснота — появились у Георгия Яковлевича.

5 января. Георгию Яковлевичу стало хуже. Он очень слаб, бледен, страдает полным отсутствием аппетита, болью в ногах и слабостью десен.

8 января. Георгий Яковлевич сегодня целый день не выходил из своей каюты, из чего я заключаю, что ему во всяком случае не лучше.

14 января. Георгий Яковлевич встал с постели и принял участие во встрече Нового года. Он очень побледнел, осунулся и страшно ослаб. Когда говорит, то сильно задыхается.

22 января. Георгий Яковлевич попрежнему болен и не выходит из каюты. Между тем идут усиленные приготовления к полюсной экспедиции, развешивается провизия, шьются мешки, чинятся палатки и т. д.

29 января. После того как Георгий Яковлевич назвал свой поход к полюсу „безумной попыткой", меня сегодня чрезвычайно удивили его слова, сказанные М. А. Павлову,[2] копировавшему для него карты: „Пометьте меридиан магнитного полюса, это нам будет нужно, когда мы будем выходить с полюса. Кроме того отметьте самые северные местожительства эскимосов в Гренландии".

15 февраля. Сегодня Георгий Яковлевич Седов с Линником и Пустошным и всеми собаками вышел к полюсу. При прощании Георгий Яковлевич, совершенно больной, разрыдался.

19 марта. Около 10 часов утра Н. М. Сахаров[3] отправился с ружьем к полынье. Только что он вышел, как сейчас же прибежал обратно, крича: „Наши идут! Георгий Яковлевич возвращается!" Накинув на голову шапку, я выбежал на палубу. Кто-то рядом со мной заметил: „только двое идут". ...Я отправился навстречу приближавшейся к судну нарте, впереди которой шел Линник, сзади Пустошный. Молча я подал Линнику руку. „Начальника похоронили", — были его первые слова. Итак, свершилось это страшное дело, на которое Г. Я. Седов пошел почти сознательно".

---

[1] На мысе Флора стоит небольшой обелиск из серого гранита, поставленный в память трех погибших в 1900 году участников экспедиции герцога Абруццкого к Северному полюсу.

[2] М. А. Павлов — геолог экспедиции.

[3] Штурман „Св. Фоки".

II

Г. Я. Седов скончался 5 марта, немного не дойдя до острова Рудольфа—самого северного из островов Архипелага Франца-Иосифа. Один из спутников Г. Я. Седова, матрос Г. Линник, вел во время похода на север дневник. В день возвращения Линника и Пустошного на судно Линнику было предложено прочесть в кают-компании свой дневник, что он и сделал.

Некоторые места из дневника Линника были мною при этом записаны. Они касаются последних дней жизни Седова и, как еще нигде неопубликованнные,[1] представляют несомненный интерес.

„2 марта 1914 года. В 8 часов утра пошли на восток, обходя полынью, и прошли около 10 верст. Сидевший на нарте начальник, одетый в меховую одежду, стал жаловаться на невыносимый холод. Пришлось остановить обоз, развязать нарту и достать спальный мешок, в который начальник и лег. Но это не помогло. Пройдя еще около трех верст, остановились и начали растирать начальнику спиртом ноги: ноги у него были опухшие, по ним пошла синь. Они были очень холодные, но не замерзшие. Положив мешок с начальником на нарту, поехали дальше. Дорога была хорошая. Верстах в трех от земли я провалился в воду; я сейчас же лег, и мне быстро удалось выкарабкаться. Затем мы пошли дальше в надежде дойти до берега.[2] Пройдя около полуверсты, я заметил, что задняя нарта, на которой находился начальник, стоит. Я вернулся и увидел, что мешок с начальником упал с нарты. Пришлось обе передние нарты повернуть обратно и остановиться на ночлег. Все последние дни начальник с огромными усилиями вылезал из мешка и доползал до палатки.

3 марта. Встали в 10 часов утра. Буря. Всю ночь не спали. Господин начальник очень жалуется на холод в ногах и тяжесть дыхания. Я принялся варить чай и стал уговаривать начальника выпить чашку с мукой Нестле. После еды мы снова легли в мешок. Через один час начальник начал очень тяжело дышать, и ему стало холодно. Я заправил примус. Пустошный, по приказанию господина начальника, пошел на двор и стал засыпать палатку снегом. Я предложил начальнику съесть что-нибудь, но он ото всего отказывался; наконец согласился съесть полкоробки осетрины и шоколаду. Когда Пустошный вышел доставать это с нарты, у него снова пошла ртом и носом кровь. Я уговорил начальника выпить рюмку коньяку. Начальник выпил, и я испугался, так как ему стало вдруг хуже, он начал блевать. К счастью, это скоро прошло, и у него явилось желание поесть. Он съел полкоробки осетрины и выпил кружку шоколаду. Я кормил его ложечкой. Начальник вылез из мешка и сел рядом с примусом. Пульс, по его словам, был 110—120 в минуту, он чуть не терял сознание.

4 марта. Буря. Здоровье начальника все ухудшается. В полдень Пустошный выходил из палатки кормить собак; нарты с каяками чуть виднелись из-под снега. В этот день начали третий и последний пуд керосину, так как в последнее время примус горел без остановки. Керосину выходит до 10 фунтов в сутки. Вот второй день, как я

[1] В 1919 году в Архангельске была издана брошюра Б. А. Симановского „Экспедиция Г. Я. Седова к Северному полюсу“. В основу этой книжки был положен дневник Г. Линника, подвергшийся вольной переработке. О дальнейшей судьбе этого дневника мне лично неизвестно. (*В. В.*)

[2] Острова Рудольфа. (*В. В.*)

пишу дневник у примуса, господин начальник дремлет у меня на коленях. С вечера Пустошный стал жаловаться на тяжесть дыхания, он сидит и стонет. Начальнику гораздо хуже. Всю ночь Пустошный и я держали на руках его голову и оттирали грудь и ноги. Буря не перестает.

5 марта. Сильная буря. Ночь провели в большом беспокойстве. Начальник временами теряет сознание. Пустошный выходил из палатки и заметил, что замерзли две собаки. Лицо у начальника полумертвое, я все время держал его голову на руках. Пустошный стоял на коленях и держал примус около груди начальника. В 2 часа 40 минут начальник скончался. Последние его слова были: „Боже мой, боже мой, Линник, поддержи!“ Я и Пустошный минут 15 стояли на коленях и молча глядели друг на друга. Затем я взял чистый платок и покрыл им лицо начальника. Мы решили итти в Теплиц-бай,[1] чтобы подсушиться и достать керосину. Труп решили привезти на судно.

6 марта. Продрогли всю ночь над трупом любимого и уважаемого нами начальника. Примус не горел. Тело начальника мы положили в спальный мешок, а сами спали в полюсных костюмах[2] и всю ночь дрожали. Пустошный все время кашляет. Я решил, что буду изо всех сил стараться доставить тело на судно. Утром я заплакал, глядя на мертвое тело начальника.

Мы уложили тело в парусиновые мешки и увязали на нарты. Решили итти в Теплиц-бай на двух нартах, а третью бросить в роковом месте.[3] Если мы в Теплиц-бай не найдем керосину, придется хоронить тело.

За ночь околела еще одна собака.

7 марта. Двинулись в $8^1/_2$ часов утра дальше. Пошли с двумя нартами, по 10 собак в каждой. Но нарта, на которой находилось тело начальника, оказалась слишком тяжелой, в нее пришлось запречь еще двух собак от другой нарты. К трем часам мы еле дотянулись до земли,[4] однако вплотную не подошли — около 300 сажен. Так как собаки тянули с большим трудом, то мы решили пойти вперед без нарт, посмотреть путь. Пройдя около одной версты, мы пришли в уныние — перед нашими глазами открылась вода, берег земли был глетчерный, впереди не было видно никаких признаков Теплиц-бай. Мы повернули обратно. Старшинство над партией принял после смерти начальника я и решил следующее: тело начальника похоронить в конце обрывистого и начале глетчерного берега, на юго-западной части острова. Все лишнее бросить здесь. Инструменты взять, но только до первого критического случая. Взять с собой все необходимое из расчета на $1^1/_2$ месяца и двинуться в обратный путь с одной только нартой.

8 марта. Утром ничего не варили, так как решили варить только один раз в сутки, ввиду недостатка керосину. Стали распаковывать одну нарту, затем положили на нее тело начальника. На другую нарту стали складывать все нужное для обратного пути. Тело решили хоронить в меховой одежде, как оно было, ничего не снимая, за исключением хронометрических часов. Вместо гроба решили положить тело в пару-

---

1 Небольшая открытая бухта на западном берегу острова Рудольфа. Место зимовки экспедиции герцога Абруццкого в 1899—1900 годах и экспедиции Фиала в 1903—1905 годах. (*В. В.*)

2 Эти костюмы были сделаны из меха молодого оленя. (*В. В.*)

3 Лагерь, в котором скончался Седов, был расположен на льду пролива Неймайера. (*В. В.*)

4 Остров Рудольфа. (*В. В.*)

синовый мешок, из лыж сделать крест и рядом положить флаг, предназначавшийся для полюса.

9 марта. Утром ничего не ели. Хоронили в этот день начальника. Погода холодная, но тихо и ясно. Я и Пустошный впряглись в нарту, на которой лежало тело начальника. Кроме того на нарту же положили крест из лыж, кирку, молот и лопату, и с этой печальной кладью направились к берегу. Достигнув берега, втащили нарту на косогор высотою не менее 5 сажен над уровнем моря. Мы выбрали ровное место, затем положили тело начальника головой к востоку и сняли шапки. Затем мы три раза пропели вечную память. В 10 часов могила с установленным на ней крестом была готова. Флаг мы положили рядом с телом. Кроме того оставили здесь кирку, нарту и молоток. С камнем на сердце и слезами на глазах мы перекрестились и пошли обратно".

Из рассказов Линника и Пустошного участники экспедиции Седова вывели заключение, что Георгий Яковлевич похоронен на мысе Бророк — юго-западной оконечности острова Рудольфа. В течение 15 лет после трагической гибели Седова этот остров не посещался человеком, и только в 1929 году к нему подходил советский ледокольный пароход, носивший имя похороненного на острове Рудольфа выдающегося русского полярного исследователя. „Седов" бросил якорь у мыса Бророк со специальной целью розысков могилы. Однако найти ее не удалось. И только в 1938 году сотрудники полярной станции на острове Рудольфа случайно обнаружили следы могилы Седова, притом не на мысе Бророк, а на мысе Аук, расположенном к северу от первого мыса. Здесь были найдены куски парусины, флагшток и обрывки флага, который Седов хотел водрузить на полюсе и который матросы положили рядом с телом Седова. Однако ни кирки, ни молотка, ни нарт — предметов, упоминаемых в дневнике Линника, — странным образом найдено не было.

Перед тем как читать в кают-компании „Фоки" дневник, Линник по просьбе участников экспедиции рассказал в кратких чертах о походе Седова на север. Из этого рассказа в моем дневнике имеется только небольшой отрывок, приводимый ниже.

„Я все время советовал господину начальнику либо обождать, пока он не поправится, либо итти обратно. Но он постоянно отвечал „Нет!", улыбнется и махнет рукой. Перед последними днями Пустошному стало плохо, он падал в обморок, и у него изо рта и носа шла кровь. Я сказал начальнику: „Плохо, надо возвращаться на судно!" Но он ответил: „Эх, Линник, оставь эти мысли итти домой! В Теплиц-бай мы в пять дней поправимся". В это время господину начальнику было уже так плохо, что он почти через каждые пять минут терял сознание. При этом у него появлялась пена у рта, он начинал биться и тянул меня к себе, крича „Линник!" Впервые начальник начал терять сознание тогда, когда мы обжидали у полыньи. Только с большим трудом уговорил я его здесь не итти дальше, а обождать. Еще задолго до этого начальник каждый день говорил: „Э-хе-хе-хе, все пропало". Но он также часто повторял: „Нужно бороться с болезнью, нужно больше есть".

* * *

Возвращение экспедиции Седова в Россию совпало с началом империалистической войны. В газетах мелькнуло несколько небольших заметок о трагической гибели Седова, а потом имя его было забыто.

В военно-морских кругах довольно откровенно высказывалось удовлетворение по поводу того, что назойливый „выскочка" больше не

будет приставать со всякого рода нелепыми проектами, вроде экспедиции к Северному полюсу. В Гидрографическом управлении Морского министерства с нескрываемым цинизмом отмахнулись от экспедиции и ее научных работ, в том числе от выполненных Седовым на Новой Земле съемок. „Нам это не интересно, несите куда хотите“, — заявил почтенный военный гидрограф автору этих строк, когда последний поставил перед Гидрографическим управлением вопрос об обработке и опубликовании собранных экспедицией Седова научных материалов.

Седову и после смерти сопутствовала ненависть его классовых врагов, прилагавших все усилия к тому, чтобы стереть память об этом отважном русском исследователе Арктики.

Это, однако, не удалось. Грянула Великая Октябрьская социалистическая революция, и Страна Советов высоко вознесла имя Георгия Яковлевича Седова.

При советской власти были опубликованы научные результаты его экспедиции, и память Седова чтит весь советский народ.

При царской власти Седов не мог осуществить свою мечту. Однако она была претворена в действительность в стране социализма. Труды Седова не пропали даром, так как непосредственным их продолжением являются великие завоевания, сделанные в Советской Арктике после Октября, — завоевания, прославившие работу советских полярников на весь мир.

Н. ПОДОРОЛЬСКИЙ

НОВЫЕ МАТЕРИАЛЫ ОБ ЭКСПЕДИЦИИ Г. Я. СЕДОВА[1]

«Красный Архив» сделал большое и полезное дело, опубликовав ряд неизвестных до настоящего времени документов из архива бывшего Морского министерства (ныне Центрального государственного военно-морского архива), характеризующих отношение военно-морских кругов и правительственной бюрократии царской России к первой русской экспедиции на Северный полюс.

Знакомясь с этими документами, снова и снова убеждаешься в том, что Седов погиб не столько в борьбе с полярной стихией, сколько в результате косности, равнодушия, а подчас и явной враждебности царских офицеров и чиновников к «выскочке» Седову.

Документы, опубликованные «Красным Архивом», распадаются на три раздела: 1) организация экспедиции Седова, 2) организация спасательной экспедиции, 3) ликвидация экспедиции Г. Я. Седова.

Содержание первого раздела составляют документы, относящиеся к периоду с марта по август 1912 года. Здесь мы находим историческую докладную записку Г. Я. Седова начальнику Главного гидрографического управления, датированную 9 марта 1912 года, где Седов излагает идею своего плавания к Северному полюсу и сообщает программу экспедиции. Тут же помещено «Законодательное предположение об отпуске из государственного казначейства средств на организацию экспедиции к Северному полюсу». Это «предположение», внесенное группой членов Государственной думы 17 марта 1912 года, как известно, не увенчалось успехом. В приводимой «Красным Архивом» выписке из «Особого журнала Совета министров» от 17 мая 1912 года мы читаем: «Совет министров признал, что при обсуждении вышеупомянутого законодательного предположения в общем собрании Государственной думы правительству, через представителя морского ведомства, следует высказаться за отклонение сего предложения».

Несмотря на отказ Совета министров, Седов все же не оставил мысли снарядить экспедицию. Человек исключительно энергичный, мужественный и

[1] «Царское правительство и полярная экспедиция Г. Я. Седова». Материалы подготовлены к печати т. Варфоломеевым, комментарии составлены т. А. А. Шиловым. Вступительная статья С. Нагорного («Красный Архив», 1938, № 3 (88).

преданный идее, Седов преодолел стоявшие на его пути затруднения финансового и организационного порядка и в августе 1912 года на корабле «Святой мученик Фока» вышел из Архангельска, взяв курс на север. Достигнув берегов Новой Земли, он прислал на имя начальника Главного гидрографического управления рапорт, в котором просил «на будущий год прислать пароход навестить нас и привезти угля, а также три человека для метеорологической станции, которых мы оставим после себя на Земле Франца-Иосифа, чтобы не прерывать наблюдения метеорологической станции».

Второй раздел составляет бесконечная ведомственная переписка по вопросу об организации спасательной экспедиции, которую предполагалось снарядить на помощь Г. Я. Седову. Весной и летом 1913 года в оппозиционной печати появился ряд статей об экспедиции Седова, полных тревог за судьбу отважного полярного исследователя и его спутников. Не только в России, но и за границей раздавались голоса о необходимости послать корабль с провиантом, снаряжением и топливом на подмогу Седову. В этом же смысле высказался и Фритьоф Нансен. Даже морской министр Григорович писал: «Я полагал бы желательным и даже необходимым, чтобы комитет, снарядивший экспедицию Седова, исполнил просьбу начальника, изложенную в его письме от 28 августа 1912 года, т. е. отправил на Землю Франца-Иосифа уголь и трех человек рабочих, для чего не нужно снаряжать экспедицию, а достаточно зафрахтовать небольшую промысловую шхуну, каких много имеется в Норвегии и вообще за границей».

Морской министр писал председателю Совета министров, председатель Совета министров писал морскому министру, в канцеляриях скрипели перья, а корабль на помощь Седову в 1913 году так и не был отправлен. И здесь, быть может, следует искать основную причину гибели начальника экспедиции Г. Я. Седова и смерти механика Зандера, погибшего от цынги.

Во всяком случае, в докладной записке вдовы старшего лейтенанта Седова, В. В. Седовой, и участников экспедиции Павлова, Пинегина и Визе на имя морского министра мы читаем: «Требование Седова о помощи в виде посылки судна с углем в 1913 году также не было удовлетворено. Последнее разрушало планы Седова и было причиной всех бедствий экспедиции в текущем году, считая, конечно, в числе их смерти Седова и Зандера».

Третий раздел публикаций «Красного Архива» посвящен ликвидации экспедиции Г. Я. Седова. Открывается этот раздел телеграммой матросов — участников экспедиции Седова — на имя Николая Второго.

Матросы пишут: «Два года тому назад под командою старшего лейтенанта Седова мы отправились в экспедицию к Северному полюсу. Нам было обещано, что о семьях наших позаботятся, и мы смело шли за нашим начальником. Много лишений и много невзгод нам пришлось перенести вследствие недостаточного оборудования экспедиции. Чаша испытаний переполнилась, когда наш дорогой начальник, настойчиво преследуя свою заветную мечту водрузить русский флаг на Северном полюсе, погиб смертью идейного мученика. Мы возвращались домой, изнуренные, жаждущие отдыха. На Земле Франца-Иосифа, кроме Седова, погиб Зандер. Мы, остальные, были почти сплошь больны; двое лежат в больнице. Вместо отдыха на родине нас ждало горькое разочарование: нас бросили на произвол судьбы на полуразрушенном экспедиционном судне без гроша денег. Весь офицерский состав получил полностью следуемое жалование и немедленно же уехал; нам же не заплатили заслуженного».

Нельзя без глубокого волнения читать прошение отца Седова, Якова Евтеевича, единственным кормильцем которого был погибший сын Георгий: «Я человек старый, а равно и моя жена, неспособные к физическому труду для приобретения себе насущного хлеба... Когда последует смерть, для нас неизвестно, а жить приходится и нужно чем-либо существовать. Думаю, что в морской экспедиции найдутся средства, дабы помочь отцу, сын которого погиб на пользу науки и родины. На основании вышеизложенного, покорнейше прошу администрацию морской экспедиции не отказать мне в вспомоществовании, дабы дожить, не имея крайней нужды в одежде, топливе и хлебе».

Однако просьба Якова Евтеевича Седова о помощи удовлетворена не была.

Так обошлось царское правительство с участниками первой русской экспедиции к Северному полюсу. И все это было лишь четверть века тому назад.

П. ШАРНЕВСКИЙ

КОМСОМОЛЬЦЫ СЕВЕРА

Суламай

Ветер колышет пушистые ветви кедровника и береговую тальниковую заросль. Шумит стиснутая в каменистые сопки речушка Столбовая, отдавая свои воды Подкаменной Тунгуске.

Вечерами на берегу у рыбацких чумов зажигаются яркие костры, колхозники из Суламайского колхоза им. Сталина выбирают сети и разделывают богатый улов.

В бригадах много комсомольцев. Молодежь работает упорно и сосредоточенно.

После окончания путины комсомольцы активно обсуждали на производственных совещаниях ход соревнования бригад, выполнения плана лова рыбы, обсуждали план подготовки колхоза к зимнему промыслу зверя. Комсомольцы решили провести охотничий промысел по-стахановски.

Комсомольцы Суламая хорошие охотники и рыболовы.

Комсомолец Егор Лямич сдал 1500 белок, выловил со своим звеном 5 центнеров рыбы и заработал 5000 рублей. Его выдвинули на работу в охотничью промысловую станцию.

Комсомолец Иван Толстых сдал больше 1000 белок, и его как одного из лучших охотников выдвинули на должность продавца в магазин. Петр Тыганов избран председателем кочевого совета.

Обмениваясь своим опытом и используя годами накопленный опыт отцов, комсомольцы-кеты с каждым годом увеличивают добычу пушистого „золота“.

Работая по-стахановски, комсомольцы Суламая заботятся и о повышении своего политического уровня. Не имея возможности часто собираться вместе, комсомольцы забирают в тайгу литературу и в одиночку изучают историю партии, вопросы текущей политики. Но литературы нехватает, а Туруханский райком комсомола не помогает в этом деле комсомольцам Суламая. Все их запросы остаются без ответа, руководство со стороны райкома сводится к рассылке циркуляров.

Комсомольцы активно участвуют в общественной работе. В период выборов в Верховные Советы СССР и РСФСР шесть человек комсомольцев были агитаторами, трое работали в участковой избирательной комиссии, многие сейчас работают в секции кочевого совета, помогая комсомольцу-председателю в общей работе совета.

Под солнцем Сталинской Конституции растет благосостояние народов Севера. Кеты живут радостной счастливой жизнью. Эту радость, это счастье молодежь выражает своей стахановской работой, учебой, бодрой песней о новой жизни, о друге, вожде и учителе народов — великом Сталине.

Полигусс

На скалистом увале, опоясанном безымянными ручейками, в густой заросли хвойного леса расположился поселок — фактория Полигусс.

В 1930 году здесь стояло всего несколько домов да один амбар. Сейчас не узнать фактории Полигусса. На берегу вырос большой поселок. За последние годы здесь построена школа-интернат, Дом охотника, родильный дом, ветеринарная лечебница, дом правления колхоза и несколько жилых домов эвенков.

Еще несколько лет назад в Полигусском кочевом совете числилось 85% неграмотных. Сейчас здесь учатся даже старики. Эвенки-матери несут своих детей в детский сад, на детскую площадку. Во время родов обращаются не к бабке, а к акушерке.

На многих участках Полигусского кочевого совета работают комсомольцы. За последние годы молодежь выросла, стала политически грамотна.

В 1935 году в Полигуссе было 2 комсомольца, теперь 33, из них 29 эвенков. Неграмотные в прошлом, комсомольцы-стахановцы — Николай Арчемко, Бояки Дергинин, Александр Томилкин — теперь лучшие агитаторы. Люба Арчемко — организатор молодых женщин и застрельщица перестройки быта.

Комсомольцы Чургени, Степан Арчемко, Сергей Дорофеев своей стахановской работой на промысле завоевали авторитет среди колхозников.

Все комсомольцы перевыполнили план пушнозаготовок; во время отелочной кампании в стадах сохранили весь олений приплод.

Комсомольцы Полигусса руководят различными областями работы кочевого совета, его секциями. Председатель совета — комсомолец Матвей Арчемко; председателем колхоза им. Кирова работает комсомолец Александр Дорофеев; бригадиры по охоте и пастьбе оленей — комсомольцы Сергей и Аркадий Дорофеевы; семь комсомольцев члены правления колхоза, трое — члены кочевого совета. Шесть комсомольцев повышают свою квалификацию в Туре, один учится в Енисейске.

Комсомольцы вовлекают в политучебу и несоюзную молодежь. В Полигуссе на средства колхоза работает комсомольская школа взрослых, в которой с отрывом от производства занимается 18 человек.

Секретарь комсомола и заведующий школой т. Миткевич рассказал нам о своей работе:

„Рост нашей организации идет прежде всего за счет стахановцев; основной упор мы делаем на политическую учебу, используя для этого получаемую по радио информацию.

Но нам совершенно не помогает обком ВЛКСМ, слабо интересуется нашей работой и Байкитский райком комсомола, в течение года никто оттуда у нас не был, хотя от Байкита до Полигусса всего сутки езды".

Комсомол ведет большую работу по строительству жилых домов, которые займут колхозники. Растут свои кадры, подготовлены комсомольцы — зоотехники, санитары, продавцы.

Мечта каждого эвенка—быть грамотным, жить оседло, в хорошем доме. Эту мечту комсомольцы осуществляют своей работой, превращая поселок Полигусс в благоустроенное культурное колхозное село.

Вановара

Речка Вановарка берет свое начало где-то далеко, в горных хребтах, и катит свои волны в заросших тальником и осокой берегах.

Летом, в знойные дни здесь было тихо и безлюдно. А на утренних и вечерних зорях летали через речку чирки и чернохвостки, спускались на водопой сохатые и медведи.

Зимой одевалась речка в лед и снега, и по ее извилинам шли оленьи транспорты, продвигались на легких лыжах охотники.

Еще недавно в этих местах единственными „жителями“ были таежные звери: петляли зайцы, легко ступали по травянистому покрову лисы, на вершинах кедровника устраивали игрища белки, по гарям между пней, по мшистым проталинам ходили табуны оленей.

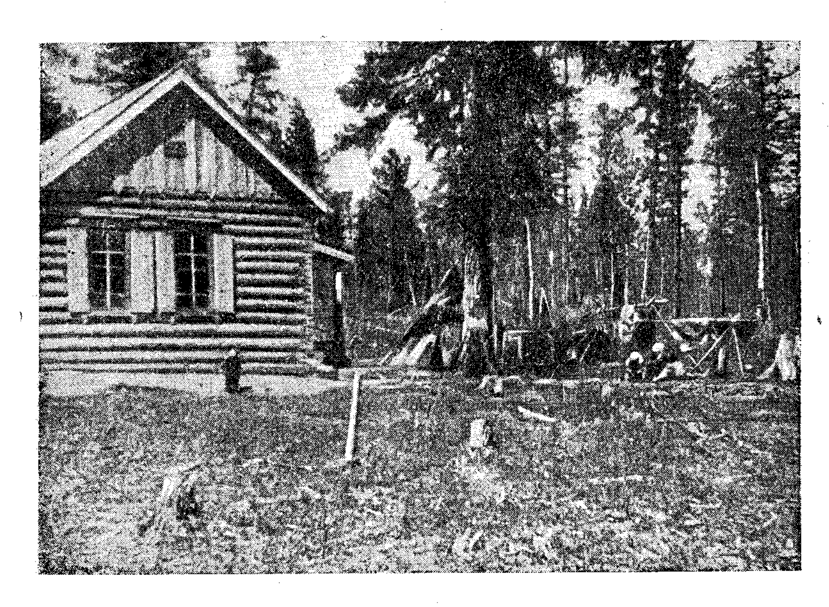
Но вот в устье Вановарки, в лозниковую заросль Подкаменной Тунгуски пришли извечные хозяева тайги—эвенки—строить свою жизнь на новых социалистических началах.

В девственной тайге начал расти поселок Вановара. В этом строительстве активно участвует молодежь.

Эвенок Павел Елкин, еще будучи в школе, вступил в комсомол. Уходя с отцом на промысел, он выполнял задания комсомола, читал охотникам газеты, рассказывал о прочитанном в книгах.

Когда вановарские эвенки решили объединиться в колхоз, комсомольца Павла Елкина единогласно выбрали председателем простейшего производственного объединения (ППО), в которое вошло 20 чумохозяйств.

В первое же лето Елкин поставил вопрос об огородах. Опыт оказался удачным. Земля на берегу Подкаменной Тунгуски дала обильный урожай.



Поселок Вановара

Фото П. Шарневского

7

Елкин поставил вопрос о покупке коров. Его поддержала молодежь. На Чамбе, в 18 км от Вановары, организовали молочную ферму, потом начали строительство домов, купили лошадей.

Вановара — центр Чунского района. Сюда за сотни километров едут представители простейших производственных объединений, кочевых советов за разрешением различных вопросов.

Сюда же едет молодежь в школу-интернат, на курсы колхозного и советского строительства. Едут через горные перевалы, таежные буреломы и болота. Едут, чтобы научиться запрягать лошадь, доить корову, обрабатывать землю, строить дома, управлять и руководить перестройкой всего бытового уклада родовых общин, перешедших на оседлый и коллективный труд.

В 1938 году, когда колхозники вернулись с охотничьего промысла, Елкин на собрании рассказал им, что хозяйство колхоза выросло и, если колхозники хотят, чтобы оно росло еще быстрее, надо серьезно самим заняться сельским хозяйством.

Обсудили планы, разбили людей по бригадам. На основные участки стала молодежь. Михаил Шалекин и Даниил Джонкоуль на пахоте, Бояки Доонов, Кеша Елкин на бороновании — с первых же дней перевыполнили нормы.

На огороды пошли работать Анна Елкина, Елена Пикунова, Мария Петрова, Мария Доонова. Руководил ими комсомолец Владимир Пикунов. Посадка огородов вместо пятнадцати дней была закончена в восемь.

После весенних полевых работ колхозники провели сенокос. Бригада Константина Джонкоуль досрочно выполнила план заготовки сена.

На молочной ферме, соревнуясь между собой, доярки Таисия Голончукон и комсомолка Нина Дергинина увеличили надой молока; телятница Тептолик Карбоуль повысила нагул телят; Роман Голончукон научился выделывать масло.

По инициативе комсомольца Елкина колхозники по вечерам занимаются повышением своих знаний. Лучшие комсомольцы посланы на учебу: Александр Елкин — в Енисейск, Пояшка Пояченок, Максим Койначенок и Таня Шалодина — в Туру, Таптыче Пикунов кончает Ленинградский Институт народов Севера.

Воспитанные большевистской партией лучшие колхозники выдвинуты на ответственную работу. Коммунист Митрофан Кайначенок избран председателем Чунского райисполкома, Гавриил Бутушкин — председателем кочевого совета, Александр Кайначенок — судьей.

За два года колхоз, руководимый комсомольцем Елкиным, построил одиннадцать двухквартирных домов, детясли, баню, дом для правления, скотный двор, конюшню, амбар. В колхозе есть молотилки, конные плуги, веялки, бороны, сенокосилка.

Сейчас колхоз объединяет 33 хозяйства и имеет, кроме оленей, 46 голов рогатого скота, 10 лошадей. В личном пользовании у колхозников находятся 819 оленей и 30 га посева, у некоторых, кроме того, есть свои огороды и рогатый скот. План пушнозаготовок выполнен на 105%.

С каждым годом крепнет колхоз „Красная звезда“, становится подлинно-большевистским, а колхозники — зажиточными.

Н. ЛЕМЗЯКОВ

ОПЫТ МОЕЙ РАБОТЫ

В обращении руководства Главсевморпути, Политуправления и ЦК Союза Севморпути ко всем рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим нашей системы совершенно правильно отмечено, что мы должны развернуть действительно широкое, действительно массовое социалистическое соревнование.

Партия и правительство предоставили нам для этого все возможности. Для стимулирования социалистического соревнования и стахановского движения Совет Народных Комиссаров Союза ССР в своем постановлении от 2 августа 1938 года разрешил Главсевморпути учредить переходящие Красные знамена и выпустить значок „Почетного полярника" и „Похвальные грамоты".

Прошло уже более полугода после этого решения правительства. И сейчас мы должны поделиться опытом своей работы, показать на страницах нашей печати, как работники Главсевморпути оправдывают то высокое доверие, которое оказывают нам партия и правительство.

На страницах журнала „Советская Арктика" я хочу поделиться опытом своего столярного мастерства на объединенном строительстве Главсевморпути.

Столярным ремеслом я занимаюсь вот уже 42 года. Из них последние 20 лет работаю все время на строительстве, где, как известно, кроме циркульной пилы почти нет никаких приспособлений или механизмов для ускорения производства столярных работ. Поэтому я решил, как говорится, „выжать" из пилы все, что она может дать.

Для этой цели я внес и применил ряд рационализаторских мероприятий, которые благодаря своей простоте и экономичности могут быть применены на любой стройке и вместе с тем дают значительный эффект.

В чем же заключаются эти мероприятия?

Путем небольшой реконструкции самого станка циркульной пилы и дополнительных приспособлений мы получили возможность использовать пилу для следующих работ: зарезка шипов без долбежки, отборка четвертей, выборка шпунта и отборка различного рода фигурных калевок. Для этого мною введен второй передвижной столик, укрепленный шарнирно на раме и имеющий передвижные винты. В случае надобности этот столик может быть снят.

Ниже мы попытаемся показать приемы работы на этой пиле.

Для зарезки шипов верхний столик снимается совсем, и работа производится следующим образом: брусок, в котором необходимо зарезать шипы, кладется на неподвижный столик, и путем подталкивания его вперед навстречу вращающейся пиле производится необходимое количество прорезей. Для получения проушины (гнезда между шипами) брусок подается вторично, но уже под углом к пиле. Двумя такими операциями гнездо совершенно очищается, и тем самым отпадает необходимость в долбежке. Неподвижный столик укреплен так, что его плоскость немного ниже оси вала пилы. Этим достигается полная вертикальность пропила.

Отборка четвертей и другие виды работ производятся на втором—передвижном столике, который, благодаря передвижным винтам, может быть установлен так, чтобы пила выступала через прорезь

столика на заданную высоту. Столик имеет еще передвижную направляющую планку, которая устанавливается соответственно необходимым размерам и тем самым как бы контролирует заданный размер.

Например, при отборке четверти 2×6 см из брусков 10×10 поступаем следующим образом: столик устанавливается так, чтобы пила выступала на 2 см. Направляющая планка устанавливается в 4 см от пилы. При этом положении производится первый пропил. Пропустив таким образом нужное количество брусков, положение столика изменяют: упорными винтами он устанавливается так, чтобы пила выступала через прорезь стола на 6 см, а направляющая планка сдвигается на 8 см от пилы. При такой установке производится второй пропил и окончательная отборка четверти. Для отборки четвертей в один прием мною предложены специальные крючья, которые насаживаются на вал вместо пилы. При пропуске бруска четверть отбирается сразу.

Для выборки шпунтов мною также применены специальные крючья, которых необходимо иметь целый комплект (для разных размеров шпунта). Соответствующей регулировкой второго столика и направляющей планки и необходимым размером крючьев можно производить выборку пазов для шпунта в довольно широких пределах.

Все эти довольно простые приспособления, при условии надлежащей организации рабочего места, дают возможность значительно ускорить процессы работ, которые при ручном способе производства очень утомительны и дороги.

Достаточно сказать, что, применив эти простые приспособления, нам удалось добиться выполнения норм на 600—700%. В качестве показателя можно привести и следующий пример: на постройке второго дома „Полярник“ мы бригадой в 8 человек изготовили и установили все оконные и дверные коробки в течение полутора месяцев — 260 проемов с деревянными заглушинами, в то время как при старом способе эта работа при том же количестве рабочей силы требует около 5 месяцев времени. Ясно, что без этих рационализаторских нововведений нам не удалось бы достигнуть такой производительности труда.

Но я должен прямо сказать, что нами сделано далеко еще не все.

За этими первыми успехами должна последовать еще более высокая производительность труда. Для этого мы сейчас вооружены важнейшим постановлением СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС „О мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины, улучшению практики государственного социального страхования и борьбе с злоупотреблениями в этом деле“.

Это постановление дает возможность всем честным труженикам нашей родины, ударникам и стахановцам успешно завоевывать новые победы в хозяйственном строительстве. Решение правительства, партии и ВЦСПС направлено на защиту интересов всех честных и добросовестных работников и против тех, кто нарушает общенародные интересы, кто лодырничает, прогуливает, опаздывает на работу и рвачески относится к народным средствам. Это замечательное постановление еще и еще раз говорит: поощрение — тем, кто честно трудится! На борьбу с теми, кто дезорганизует производство и мешает работать!

Сейчас, после постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС, каждый работник Главсевморпути должен по-новому оценить свою роль на производстве, выявить все возможности в уплотнении рабочего дня, дать нашей родине максимум производительности своего труда.

Л. КИШЕНКОВ

АВТОМАШИНЫ РАБОТАЮТ НА ИЗНОС

(Архангельская транспортная контора)

Автопарк транспортной конторы Севморпути Архангельска занимает огромную территорию, около 2 га, и имеет до 25 автомашин.

В течение ряда лет все машины „хранились“ под открытым небом, не имея утепленной стоянки.

В зимний период выпуск машин на линию производится только к 10—11 час. утра, вместо 8 час.: машины за ночь настолько застывают, что их приходится по очереди вывозить на буксире, что отнимает много времени, особенно в морозные дни.

Ремонтная мастерская, помещающаяся на улице Пролеткульта, в 3 км от автопарка, использовалась и как стоянка для легковых машин, что вносило большие неудобства. Ежедневно приходилось выкатывать ремонтируемые машины, чтобы дать место для ночлега легковым машинам, а утром машины вновь закатывались в помещение для продолжения ремонта.

На эти операции уходило много рабочего времени; тепло из помещения мастерской, отапливаемой голландскими печами, выветривалось.

И только осенью прошлого года нам удалось настоять на том, чтобы ликвидировать стоянку машин в мастерской. Но с прекращением стоянки мы избавились только от перетаскивания машин, смогли навести небольшой порядок в помещении, а от холода избавиться не удалось. Мастерская представляет собой бывший каретный сарай и может с трудом вместить для производства ремонта лишь 3 машины.

Помещение мастерской сильно обветшало, балки потолка прогнулись. Для того чтобы потолок не рухнул, мы поставили деревянные колонны. Вставили стекла в окна, обили войлоком двери, и все-таки в мастерской холодно, температура стоит почти всегда ниже нуля.

Правила технической эксплоатации требуют проведения профилактического и планового ремонта, без чего автомашины сильно изнашиваются. Но как же можно производить профилактику, если хранение и текущий ремонт происходят при 20—30° мороза в автопарке?

Начальник Транспортного отдела Вещагин договорился с руководством Торговой конторы, что под профилакторий будет отведена часть бондарной мастерской на Быку, в 8 км от автопарка. Но что это за профилакторий, если там нет даже водопровода!

Капиталовложениями на 1939 год предусмотрены постройки профилактория и ремонтной мастерской, а также приобретение оборудования и инструмента. Надо надеяться, что автохозяйство будет, наконец, приведено в порядок.

Наша ремонтная мастерская оборудована в настоящее время одним станком для ремонта моторов „ЗИС“ и „ГАЗ“ — завода „ГАРО“, одним стендом для моторов „ЗИС“ и одним — для „ГАЗ“. Имеются 2 электродрели, 5 тисков, 2 набора ключей „ГАРО“, несколько пил, молотков— и это все. Нет совершенно измерительного инструмента, инструмента для производства точных работ. Токарные работы приходится сдавать другим организациям, ожидать выполнения заказов надо неделями, а иногда и месяцами, кроме того приходится переплачивать 150—200% за накладные расходы, начисляемые при приеме заказа.

Нам необходимо иметь при мастерской токарно-винторезный станок типа „ТН-20" или универсальный. Необходимы наборы разверток „ГАРО" для „ЗИС" и „ГАЗ", индикатор, шлифовальный прибор на суппорт станка, шлифовальный и доводочный приборы для втулок пальцев „ЗИС" и „ГАЗ", штангеля, набор сверл и слесарных пил.

В настоящее время мы производим ремонт целиком из готовых частей, но новым частям необходимо делать подгонку; кроме того, снабжение готовыми частями поставлено очень скверно: иногда в ожидании детали машина простаивает очень долго.

С снабжением у нас также не все благополучно. Когда на рынке есть необходимые части, у нас нет денег, а когда у нас появляются деньги, то оказывается, что части уже проданы другим организациям. Бывает и так, что необходимые детали не закупаются, в то время как другие закупаются с избытком.

Характерен такой случай. Работником снабжения было закуплено 50 дверных ручек (двери кабины „ЗИС-5"), в то время как у нас имелось только 8 машин этой марки, а на каждую машину, если менять все ручки, потребуется всего лишь 2 ручки.

Большое неудобство приходится испытывать при получении частей со склада. Каждая деталь, идущая на капитальный или средний ремонт, выписывается у ответственного исполнителя, который находится от мастерской в 3 км, да от него до склада 6 км, да еще от склада до мастерской 3 км. Приходится тратить целый рабочий день на выборку деталей из картотеки и на отборку их в складе.

Когда вводилась эта система, я говорил на совещании об отрицательных ее сторонах и предлагал принять существующую всюду в автохозяйствах систему снабжения и учета запасных частей. Но мое предложение было отклонено, и введена действующая ныне система.

О чем все это говорит?

У нас еще и сейчас продолжается старая, вредная практика работы транспорта на износ. Последствия вредительства еще не ликвидированы, и должной борьбы за порядок на автотранспорте не ведется. Спрашивается: до каких пор будет терпеть эту вредную разболтанность руководство Транспортной конторы?!

Отметим также, что в Транспортном отделе наблюдается огромная текучесть административного персонала. Так, за 1938 год в отделе сменилось 4 начальника и 5 начальников автопарка. Каждый начинал организовывать работу по-своему, при этом, не зная транспортного дела, только путал и усложнял работу.

Близится навигация 1939 года. Если сейчас не будут приняты меры по наведению порядка в автохозяйстве, то в самый разгар навигации автомашины придут в полную негодность и тем самым транспортировка грузов будет поставлена под угрозу срыва.

Н. КАРАЖЕВ

ОВОЩЕВОДСТВО В БУХТЕ ТИКСИ

В 1935 году Полярное управление Главсевморпути начало строительство первых опытных теплично-парниковых хозяйств в Арктике: на острове Диксона и в бухте Тикси.

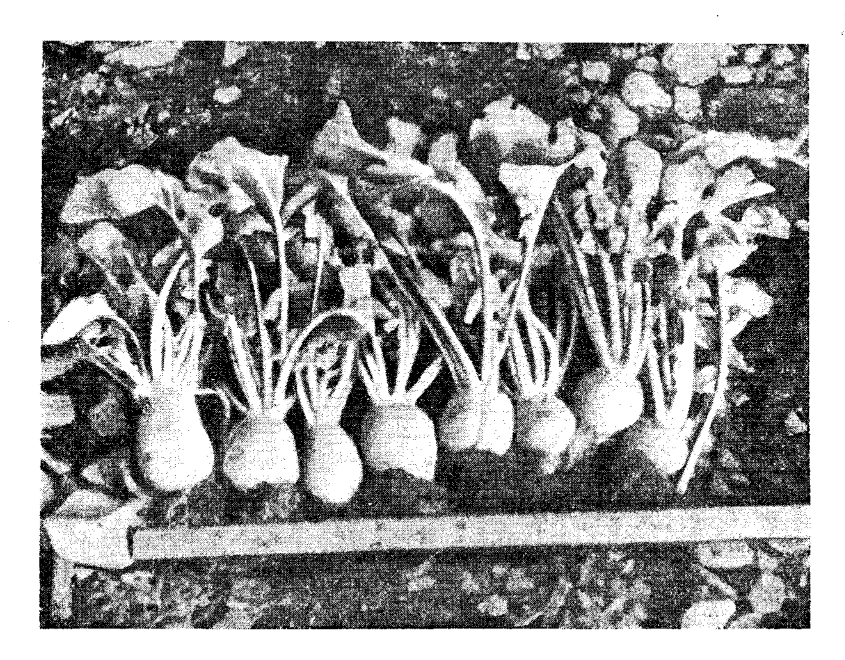
Нужно было из всего многообразия овощных культур отобрать путем выращивания на месте те из них, которые были бы достаточно богаты витамином «С», давали бы хороший урожай в условиях теплицы, парника и открытого грунта.

В Тикси работу в теплице предполагалось вести зимой на электросвете, летом — на естественном свете и лишь в случае необходимости с добавочным электросветом. Руководство подготовкой и проведением работ приняла на себя кафедра овощеводства Сельскохозяйственной академии им. Тимирязева.

Трудность подготовительной работы заключалась в отсутствии данных, характеризующих почвы и растительность бухты Тикси. Даже климатические данные имелись только с осени 1932 года, т. е. за $2^1/_2$ года. Кроме того, у нас не было даже аналогичного опыта. Работа по овощеводству, проведенная в Хибинах, а также в Игарке, Салегарде и других пунктах Советского Севера, проводилась в более мягких климатических условиях, на широтах 63—68°, тогда как широта бухты Тикси 71°34′. Наиболее северные из этих пунктов (Хибины, Мурманск) находятся в зоне влияния теплого морского течения — Гольфштрема.

По приезде в Тикси мы столкнулись с целым рядом недостатков. Строительство теплицы не было обеспечено необходимыми материалами: нехватало пакли на стены, почти совсем отсутствовали пиломатериалы, кирпич пришлось наполовину заменить «половняком» и т. д. Но самая главная беда заключалась в том, что бывшее Якутское теруправление, вместо заказанных ему 4 куб. м перегноя и 6 куб. м огородной земли, прислало... строительную глину!

Все эти недостатки отразились на общей работе первого года по овощеводству. Только в половине апреля 1936 года было закончено внутреннее оборудование теплицы, и 13 апреля произведены первые посевы. Площадь светлых стеллажей теплицы равнялась 20 кв. м, площадь темных — 10,7 кв. м. В том же году был заложен парник на 10 рам площадью в 14 кв. м, и площадь в 22 кв. м была разделана под культуры открытого грунта. Из-за отсутствия перегноя пришлось начинать сортоиспытание на местной почве, отличающейся плохими физическими свойствами и низким содержанием питательных веществ. Мы использовали все имеющиеся удобрительные



Брюква „Красносельская“ из открытого грунта (Тикси)

ресурсы: минеральные удобрения, навоз, а также золу и известь. Этим мы повысили содержание питательных веществ почвы, мало улучшая в первый год ее физические свойства, столь важные для растений.

Поэтому и результаты первого года оказались незначительными. В теплице из испытанных 18 овощных культур удовлетворительные результаты дали лишь 8—10 культур, в парнике из 13— только 6 культур, в открытом грунте из 11 — 2. Из 20 видов комнатных цветов, испытанных в теплице, только 7 дали удовлетворительные результаты. Общее количество овощей, сданных в столовую в 1936 году, равнялось 98 кг, в том числе из теплицы 79, из парника — 14 и из открытого грунта — 5 кг.

Такие результаты, конечно, не могли нас удовлетворить. Но за этот год мы смогли приготовить на месте хороший перегной, подготовить грунт, повысить его качество для следующего года.

Качество грунта, норма удобрений и вся агротехника выращивания овощей и цветов в 1937 году были уже вполне удовлетворительными.

Большим недостатком работы в теплице был высокий температурный режим в летние месяцы, что, повидимому, являлось следствием большого угла наклона крыши теплицы и двойного ее остекления. Здесь сказалось отсутствие опыта строительства теплиц в таких широтах. Но, несмотря на это, из 18 овощных культур, испытывавшихся в теплице, 10 дали положительные результаты по качеству и по урожайности. Неудача с остальными 8 культурами объясняется высоким температурным режимом и, отчасти, недостаточной освещенностью в некоторые периоды.

Сезон работы в теплице продолжался

Таблица 1

№№	Культуры	Содержание витамина „С“ [1]	Число испытанных сортов	Урожай (в кг) с 1 кв. м		Сорта, давшие наибольший урожай
				в Тикси	в Москве (средний) [2]	
1	Огурцы	++	3	до 8,25	8—10	„Клинский“
2	Морковь на пучковой товар	++ до +++	2	2,7— 5,2	2,5— 3	„Каротель“
3	Свекла на зелень из семян: а) 79 дней .	+++	2	1,7— 3,3	3— 4	„Египетская“
	б) 134 дня		2	6,6—10,5	—	„
4	Рассада капусты на зелень	+++	12	—	—	
	а) белокочанной .		8	0,9— 4,9	—	„Номер первый“
	б) китайской . . .		4	1,8— 4,5	—	№ 47, 113770 и 141956
5	Салат	+++	6	1,1— 3,2	2— 2,5	„Гартвел“, „Берлинский желтый“ и „Московский кочанный“
6	Щавель из семян (1-й год)	+	1	4,3	2,5	„Бельвиль“
7	Укроп		1	1,1— 1,6	2— 2,5	—
8	Петрушка		1	1,8	4—5	—
9	Шпинат	+++	4	0,6— 1,7	2,5— 3,5	—

[1] Обозначения: +++ витамина содержится большое количество, ++ витамина содержится достаточно для предупреждения цынги, + витамина содержится небольшое количество. Данные взяты из работ проф. В. И. Эдельштейна „Основы овощеводства“ (Сельхозгиз, 1934) и проф. Е. С. Лондон „Минеральный обмен и витамины“ (Сельхозгиз, 1936).

[2] Ряд овощей обычно в тепличных условиях не выращивается, поэтому урожайность по этим культурам не приводится.

около 8 месяцев. За этот период было выращено до четырех оборотов зеленных культур и сдано из теплицы в столовую 141 кг свежих овощей. В среднем с квадратного метра светлой площади теплицы за 1937 год было снято около 5,8 кг овощей, а по отдельным культурам — значительно больше; например, рассады китайской капусты снято 10—13 кг, салата —7—9 кг и т. д. Приводим урожайность отдельных овощных культур в теплице за 1937 г. (табл. 1).

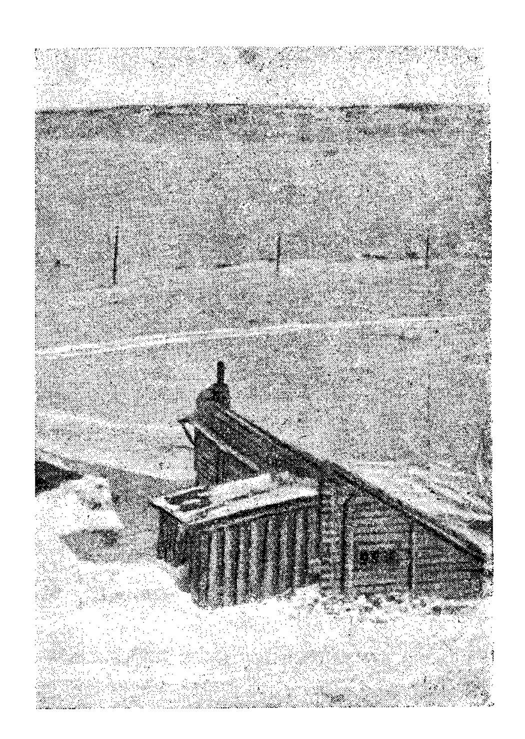
Следует оговориться, что приводимая нами средняя урожайность овощей по теплицам, парникам и открытому грунту в условиях Москвы и Ленинграда (взята из книги П. П. Кюза и В. А. Брызгалова «Овощеводство», Сельхозгиз, 1938 г.) не дает возможности полного сравнения с ней достигнутых нами результатов и дается лишь для ориентировки. Несомненно, что многие передовые овощные хозяйства Москвы, Ленинграда и других районов перекрывают эту среднюю цифру урожайности.

Парниковая площадь в 1937 году была нами расширена до 19 рам (27,5 кв. м). Парники были построены наземного типа, из плавника, диаметром в 20—25 см. Для обогрева брался смешанный конский, коровий и свиной навоз. Промерзший за зиму, он очень трудно поддавался разогреву. Начали мы его разогревать 25 апреля, почти круглые сутки занимались этим и могли начать посев в парниках только 1 июня. Но все же это было на 29 дней раньше, чем в 1936 году. Благодаря более раннему посеву, хорошему качеству почвы и уходу, мы добились двух оборотов зеленных овощных культур в парниках и значительно более высокой их урожайности.

Всего в 1937 году было испытано в парниках 20 культур овощей, и ни одна из них не дала отрицательных результатов. При этом наиболее высокие урожаи получались при наиранних сроках сева. Всего из парников было сдано в столовую 15,8 кг овощей. Средний выход овощей с 1 кв. м парниковой площади равнялся 5,8 кг, против 1,1 кг в 1936 году. Приводим урожайность по отдельным культурам (табл. 2).

В междурядиях кольраби, цветной и кочанной капусты сеялся укроп, давший 0,4 кг зелени с 1 кв. м, а в междурядиях картофеля и свеклы — редис, давший от 0,5 до 1,4 кг корнеплода с 1 кв. м.

Еще более интересные результаты получились по культуре овощей в открытом грунте. Неудачные результаты 1936 года в основном произошли из-за плохого качества почвы и, отчасти, позднего посева (с 29 июня по 10 июля).



Теплица в Тикси в 1937 году

В 1937 году мы произвели более ранний посев, на максимально улучшенной почве. Площадь посева составляла 74,5 кв. м. Посеяно было 15 культур овощей (42 сорта), против 11 культур в 1936 году. Были использованы все имеющиеся почвенные ресурсы — перегной, морской и речной песок, местная свежая земля и участвовавшая в посевах прошлого года, печная древесная зола, известь, минеральные и органические удобрения.

Посев начался 31 мая, сразу же как сошел снег, и закончился 4 июля. Посевы производились на сухом южном склоне, на 10-метровых грядах с толщиной грунта от 15 до 30 см. По основанию гряды укладывался конский навоз слоем в 5—6 см, чтобы изолировать корни растений от действия вечной мерзлоты. На ночь растения ничем не укрывались.

В течение вегетационного периода температура воздуха довольно часто понижалась до заморозков, которые в бухте Тикси могут наступить в любой летний месяц. Например, летом 1937 года было 26 заморозков:

	Июнь	Июль	Август	Сентябрь
Число заморозков	5	3	4	14
Минимальная температура	—2°,1	—1°,4	—1°,7	—7°,7 (19/IX)

Несмотря на это, только пять овощных культур (11 сортов) в открытом грунте дали отрицательные результаты, все же остальные — удовлетворительные, а большая часть — даже отличные результаты. Неудовлетворительные результаты по пяти культурам нельзя считать окончательными, с некоторыми из них необходимо продолжать работу, учтя наши недочеты. В частности, картофель нами высаживался поздний, неизвестного сорта, клубни были не моложе двухлет-

Таблица 2

№№	Культуры	Содержание витамина „С“	Число испытанных сортов	Урожай (в кг) с 1 кв. м: в Тикси	Урожай (в кг) с 1 кв. м: в Москве (средний)	Сорта, давшие наибольший урожай
1	Рассада капусты на зелень:	+++	7	—	—	
	а) белокочанной		4	3,9— 8,3	—	№№ 47, 113770 и 141956
	б) китайской		3	7,4— 9,3	—	
2	Салат	++++				
	а) культура на зелень		6	2,9—10,2	2—3	„Ромен парижский“, „Гартвел“, „Московский кочанный“
	б) культура на кочан[1]		3	4— 7,5	2,5—3,5	„Берлинский желтый“, „Московский кочанный“
3	Шпинат[2]		4	1— 1,7	2,5—3,5	„Ростовский“ и „Вирофле“
4	Редис (корнеплод)	+	5	1— 2,88	1,8—2,5	„Нет подобных“, „Сакса“, „Розовый“
5	Укроп	—	1	1,45	2—2,25	
6	Петрушка на зелень	—	1	3,7	4,5—5	
7	Свекла на зелень (из семян)	+++	2	3,5— 4,3	3—4	„Бордо Грибовская“
8	Морковь на пучковой товар	++ до +++	2	4,7— 5	2,5—3	„Каротель“ и „Нантская“
9	Капуста цветная	+++	2	1,9— 2,2	2—3	„Гаагская“
10	„ белокочанная	+++	1	9,1	—	„Номер первый“
11	Кольраби	+++	1	1,6	3—4	
12	Брюква (корнеплод)	++ до +++	1	6,1	—	„Красносельская“
13	Репа (корнеплод)	+ до ++	3	5,1	3—4	„Миланская“
14	Картофель (поздний)	++	Сорт неизвестен	2,3	3,5	
15	Щавель (из семян)	+	2	1,2— 1,7	2,5	„Хибинский“

[1] Салат кочна не дал, но развил большую зеленую массу.

[2] Шпинат был сильно поражен грибком „ложномучнистой росы“ и поэтому значительно снизил урожайность.

него возраста. И все же картофель образовал за вегетационный период новые клубни, величиною до голубиного яйца.

Средний выход овощей с 1 кв. м открытого грунта равнялся 1,73 кг; всего было снято 152,6 кг.

Приводим данные по урожайности большинства испытанных культур в открытом грунте (табл. 3).

Наиболее высокие урожаи в открытом грунте мы получали при самых ранних сроках сева. В междурядиях капусты, посаженной рассадой, и картофеля был посеян редис, который дал дополнительный урожай корнеплода, около 0,82 кг с 1 кв. м. После уборки шпината (2 августа) на его месте была высажена рассада китайской капусты с 1—2 настоящими листочками: до морозов она успела дать 1,54 кг зеленой массы с 1 кв. м.

Китайская капуста, как салатное растение, благодаря своей высокой урожайности и неприхотливости, в наших условиях была одной из основных культур как в теплице, так и в парниках и в открытом грунте.

Таблица 3

№№	Культуры	Содержание витамина „С"	Число испытанных сортов	Урожайность		Сорта, давшие наибольший урожай
				Тикси кг с 1 кв. м	Москва тонн с га (средн.)	
1	Китайская капуста на зелень:	+++				
	а) рассадой из теплицы	—	4	5,9 —9,2	—	№№ 47, 113770 и 141959
	б) посевом	—	3	5,5 —5,9	—	№№ 47, 113770 и 141956
2	Салат на зелень:	+++	—	—	4—5	
	а) рассадой	—	4	1,7 —7,7	—	„Ромен парижский", „Московский кочанный"
	б) посевом	—	6	3,5 —7,6	—	То же и „Гартьел", „Москов. листов." и „Берлин. желт."
3	Шпинат	+++	4	2,9 —6,9	20	„Вирофле", „Ростов", „Голландский"
4	Редис (корнеплод)	+	5	0,08—2,9	—	„Нет подобных", „Сакса" и „Розовый"
5	Брюква (корнеплод)	++ до +++	1	6,59	25	„Красносельская"
6	Щавель:	+	—	—	10—20	
	а) рассадой из парников	—	2	4,1	—	„Бельвиль" и „Хибинский"
	б) посевом	—	2	2,6 —3,7	—	
7	Репа	+ до ++	3	0,24—1,4	15—20	
8	Редька	+	2	1,1 —1,4	18—30	
9	Дайкон рассадой из парников	—	1	2,4	—	
10	Картофель (поздний)	++	Сорт неизвестен	0,59	8—20	

Перед самым наступлением морозов, осенью 1936 года были произведены поздние посевы в открытом грунте трех овощных культур: лука-батуна, щавеля и салата. Гряда была подготовлена и удобрена обычным способом, почва была взята прошлогодняя из открытого грунта и без перегноя. Семена за зиму не погибли и дали дружные всходы на 1—1½ декады ранее, нежели весенние посевы. К сожалению, подзимние посевы в силу худших почвенных условий дали более низкую урожайность, чем весенние (салат — до 2 кг, щавель — 1,36 кг с 1 кв. м). При наличии же перегноя в условиях Тикси желательно производить подзимние посевы салата и щавеля, так как это даст более раннюю продукцию и высокую урожайность.

Нашим двухлетним опытом работы практически доказана возможность выращивания овощей и цветов в условиях Тикси в теплице, парниках и открытом грунте на местной почве и без электросвета. При этом урожайность их получена не ниже, а по некоторым культурам и выше, чем средняя урожайность в условиях Москвы.

Проведенный одновременно с нами опыт работы на острове Диксона и Шпицбергене дает уже основание для более смелой организации овощеводства на полярных станциях.

Нами выявлены наиболее эффективные культуры и сорта овощей и цветов для выращивания в условиях теплицы, парников и открытого грунта. Собран материал и по другим вопросам, связанным с овощеводством; например, динамика горения навоза, испытание различных почвенных смесей из местных компонентов, хранение картофеля, почвенно-ботаническое изучение района и т. п. Наконец, накоплен опыт по строительству теплиц и парников в Арктике, необходимый для дальнейшей работы.

Овощеводство и цветоводство в Тикси пользовались большим расположением полярников. Некоторые из них даже занялись индивидуальными огородами, и результаты у них получались неплохие.

Можно быть уверенным, что такая поддержка овощеводству и цветоводству в Арктике будет обеспечена на всех полярных станциях.

В. БОЛДЫРЕВ и И. СПЕРАНСКАЯ

ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ РАЗБОРНОЙ БАЙДАРКИ НА РЕКАХ СЕВЕРА

Летом 1938 года Ямалыская аэровизуальная экспедиция впервые применила в качестве основного способа передвижения по рекам тундры разборную байдарку системы Антонова (РБА-4).

Первый маршрут был предпринят вверх по реке Ныде. В байдарку поместились двое людей, груз продовольствия на двенадцать дней на четырех человек и экспедиционное снаряжение. Двое других участников экспедиции поместились в «калданке» — деревянной, неустойчивой лодочке местного типа. По реке Ныде мы поднялись вверх по течению на 100 км. Калданка с трудом выдерживала тяжесть двух людей; ее все время заливало водой, она отличалась крайней неустойчивостью, часто садилась на мель и оказалась малопригодной для экспедиционной работы.

Байдарка, напротив, отличалась устойчивостью, была непроницаема для воды, проходила по самым мелководным участкам реки (до 15—20 см глубины) и обладала прекрасными ходовыми качествами. Достаточно сказать, что при скорости течения в 2—3 км в час один человек, гребя двулопастным веслом, гнал груженую байдарку вверх по течению, в то время как другой участник экспедиции мог вести абрис маршрутной съемки, заполнять журнал биологической съемки и т. д.

В этом же маршруте на байдарке удачно был применен парус. В ветряные дни в носовой части байдарки устанавливалась легкая мачта с четырехугольным парусом. Скорость движения против течения достигала иногда 8 км в час.

Второй маршрут также показал большую эффективность применения байдарки. В течение месяца мы пересекли полуостров Малый Ямал с запада на восток, от фактории Седай-Харвута по рекам Седе-Мютте и Хадутеи к устью реки Пура.

Байдарка вместила двух человек и двести с лишком килограммов груза: продовольствие на полтора месяца на двух человек, экспедиционное снаряжение, спальные мешки, оружие, боеприпасы, научное снаряжение и пр.

От фактории Седай-Харвута байдарка и все снаряжение были переброшены на оленях через водораздел полуострова Малый Ямал (16 км) к истокам р. Седе-Мютте. Далее маршрут пролегал по системам тундровых речек.

Во время движения на байдарке зоолог производил подсчет промысловых

птиц, брал азимуты на очередную точку по горному компасу, установленному параллельно борту байдарки, и в промежутках между этими работами греб. Одновременно геоморфолог, помещаясь в носовой части байдарки, вел абрис геоморфологической и глазомерной съемки, засекал время по часам, записывал азимуты и отмечал в журнале биологической съемки учитываемые объекты.

По всему маршруту производились боковые пешие заходы, байдарка в это время оставалась у лагеря. В ненастные дни движение не прекращалось, отверстие в «трюм» байдарки покрывалось сверху полотнищем непромокаемого материала, люди надевали специальные одежды и к концу дождливого дня оставались совершенно сухими.

В байдарку был взят примус с достаточным запасом керосина; участники экспедиции на протяжении всего маршрута по безлесной тундре имели горячую пищу и одновременно примусом нагревали палатку.

Байдарка легко разбиралась, компактно упаковывалась и весила всего 25 кг. Ее легко можно было переносить, перевозить на нартах и других видах транспорта.

Таким образом разборная байдарка этого типа дала нам возможность беспрепятственно передвигаться летом в тундре, по системам мелководных тундровых речек.

Байдарка состоит из деревянного разбирающегося каркаса и резиновой оболочки. Каркас делается из дубовых или ясеневых планок круглого и квадратного сечения или же из алюминиевых трубок (последняя конструкция Антонова).

Оболочка байдарки трехслойная: два слоя резины и слой брезента между ними. Длина байдарки 5,25 м, ширина 0,85 м, вес 25 кг. Весла к ней составные, двулопастные. Парус косой, площадью в 2—3 кв. м.

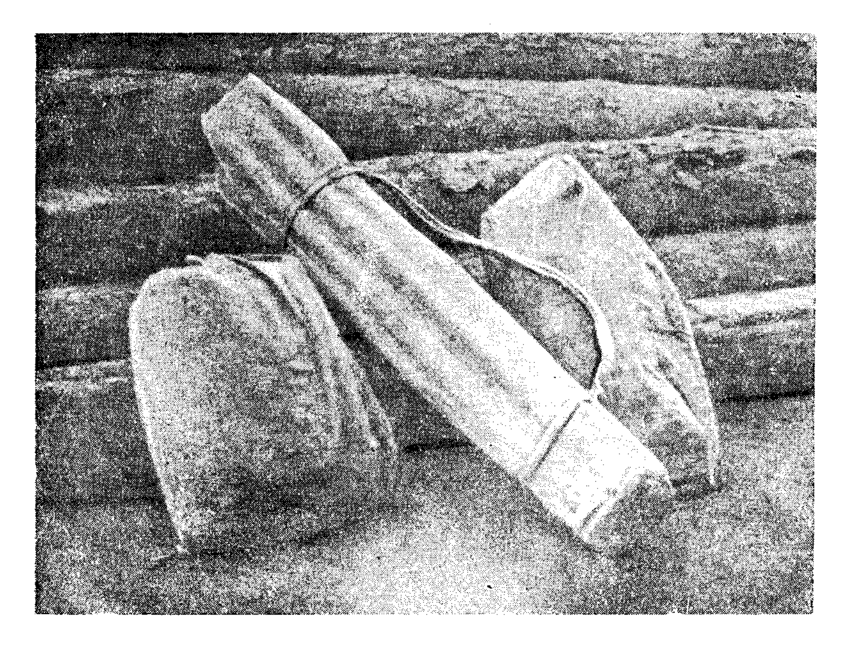
Упаковывается байдарка вместе с веслами в 3 компактных тючка. Хорошо сделанная байдарка собирается двумя человеками в 20—30 минут, разбирается в 10—15 минут.

Количество груза, поднимаемого байдаркой, зависит скорее от тщательной загрузки, чем от водоизмещения. Обычно загружаются носовое и кормовое отделения; палатки, спальные мешки и другие мягкие вещи стелются на дно байдарки, мелкое снаряжение помещается под декой по бортам. Для коллекций и мелких вещей следует иметь два ящика, обшитых брезентом. Максимальной нагрузкой для такой байдарки в условиях экспедиции можно считать 200 кг плюс вес двух человек, а нормальной нагрузкой — 100 — 150 кг при тех же условиях. Таким образом на отряд из 3—4 человек требуется 2 байдарки.

Байдарка системы Антонова грузо-



Разборная байдарка „РБА-4“



Разобранная и упакованная байдарка

Фото В. Болдырева

подъемностью и целым рядом конструктивных особенностей выгодно отличается от заграничных систем (Клеппер и др.).

Разборные байдарки старых систем очень редко применялись у нас в экспедициях и оказались малопригодны для этих целей.

Применение разборных байдарок сыграет большую роль в освоении труднодоступных и малонаселенных районов Севера. Для ландшафта тундры характерно обилие рек и озер, образующих порою целую паутину взаимно связанных водных систем. Летом, когда вскрываются реки и озера, оттаивают болотистые участки, тундра становится непроходимой. В это время проблема транспорта становится наиболее тяжелой в этих районах.

Мелководье большинства тундровых рек не позволяет воспользоваться обычными средствами водного транспорта. Поэтому применение на Севере разборной байдарки испытанного нами типа может сыграть большую роль. Экспедиционный работник, районный врач, зоотехник, оленевод, рыбак, заготовитель, культработник, сотрудник зональной станции или зимовки, почтальон и другие работники очень нуждаются на Севере в подходящем внутрирайонном транспорте.

Байдарка даст возможность проникнуть летом в самые отдаленные и глухие участки тундры, чем будет укрепляться постоянная связь кочевого населения с культурно-административными центрами района.

Портативность, грузоподъемность и мелкая осадка разборной байдарки обеспечивают ей широкое применение в северных районах.

* * *

Разборные байдарки (преимущественно системы Клеппер) в очень ограниченном количестве выпускались единственной маленькой фабрикой туристского снаряжения. Все изготовляемые этой фабрикой байдарки поступали в ТЭУ ВЦСПС, главным образом в прокатный туристский фонд.

Байдарок выпускалось так мало, что их нехватало даже для своих туристских организаций. До последнего времени эта фабрика не выпускала байдарок вовсе, а занималась лишь ремонтом старых байдарок туристского фонда. Чертежи байдарки Антонова (РБА-4, РБА-5) уже год маринуются в ТЭУ ВЦСПС. Важнейшие экспедиции из-за отсутствия в продаже разборных байдарок не могут применять в своей работе этот удобный вид транспорта.

Важно также освоить производство маломощных подвесных моторчиков для байдарок. Это еще более расширит круг применения разборных байдарок на Крайнем Севере.

В ГЛАВНОМ УПРАВЛЕНИИ СЕВМОРПУТИ

Проверкой установлено, что в ряде учреждений и предприятий Главсевморпути состояние трудовой дисциплины остается на низком уровне. Некоторые руководители организаций Главсевморпути нарушают постановление СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС, укрывают нарушителей трудовой дисциплины, не реагируют на имеющие место случаи прогулов и опозданий на работу.

За невыполнение закона о труде и трудовой дисциплине, выразившееся в непринятии надлежащих мер против прогульщиков, начальнику Архангельской стройконторы Нефедьеву приказом по Главсевморпути объявлен выговор.

За прогул и ложные объяснения прогула уволен с работы инженер порта Тикси Мартисов.

За проявленный либерализм к факту опоздания кочегара Осипова на старшего механика л/к «Ермак» Малинина наложено административное взыскание. На и. о. капитана л/к «Ермак» Субботина за несвоевременное принятие мер против прогульщиков — также наложено административное взыскание.

Капитану л/к «Литке» т. Хлебникову за непринятие мер против нарушителей трудовой дисциплины объявлен выговор. И. о. капитана л/к «Литке» т. Гудину объявлен строгий выговор.

Приказом по Главсевморпути за нарушение постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС вынесены также взыскания — главному бухгалтеру Гидрографического управления Вейнгеру, заместителю директора Арктического института т. Кузнецову, заведующему издательством Главсевморпути т. Бубнову, директору Института народов Севера т. Ковязину.

* * *

Торговое управление Главсевморпути в результате социалистического соревнования, развернувшегося в управлении, досрочно, 29 декабря 1938 года, закончило заключение хозяйственных договоров по завозу товаров в Арктику.

В результате проявленной инициативы Торговое управление добилось от промышленности улучшения ассортимента товаров, тары и упаковки.

За проявленную инициативу в выполнении договорной кампании руководством Главсевморпути вынесена благодарность с занесением в трудовую книжку следующим работникам Торгового управления: тт. Рубину, Ланникову, Поленову, Копко, Баренбойм, Хохлачеву, Снегоцкой, Вдовину, Анофриеву, Карасик, Соколову, Марголину и Бернштейн.

В приказе по Главсевморпути № 120 отмечено также, что этот успех является лишь первым шагом в борьбе за четкий порядок в торговле. В работе Торгового управления и его участков на периферии имеется еще много недостатков. Торговля на Севере организована пока еще плохо. Коллектив Торгового управления при надлежащей организации работы на базе социалистического соревнования и стахановских методов работы может добиться бо́льших успехов и действительно обеспечить подлинно культурную советскую торговлю на Крайнем Севере.

* * *

Документальной ревизией установлено, что со стороны бывшего руководства Управления полярной авиации были допущены грубейшие нарушения бюджетно-финансовой дисциплины. Практиковалось незаконное расходование средств, нарушались учет и отчетность.

Ревизией обнаружены явно незаконные действия, когда средства, отпущенные по бюджету на общефлотские, авиаизыскательские и эксплоатационные расходы авиалиний, расходовались на оплату сверхурочных работникам УПА, управлению делами, машинисткам. За счет этих же смет было израсходовано на одни лишь проектные работы более 57 тыс. руб., причем в основном эти работы производились частными лицами и работниками УПА.

Были, например, и такие случаи, когда за счет сметы авиаизыскательских

расходов незаконно содержался в штатах УПА инженер Абраменок с окладом 800 руб. и др. Дошло дело до того, что Абраменку было выплачено 600 руб. за... организацию экспедиции, хотя эта работа входила в его прямую обязанность. Незаконно было выплачено 1684 руб. начальнику техприемки завода № 36 Рахману за выполнение работы, также входящей в его обязанность.

В Управлении полярной авиации допускалось самоснабжение за счет государства. Например, бывший помощник начальника УПА Уралов получил кожаные рубашку и пальто, шелковое белье; начальник стр. отдела Кириллов получил сапоги, кожаное пальто, свитер, рубашку; инженер Трофименко — кожаное пальто, сапоги и т. д. В итоге работники аппарата получили спецодежды на 16 тыс. руб.

Бухгалтерия УПА допускала нарушения правил отчетности, что привело к прямым убыткам. Главный бухгалтер Александров несерьезно относился к приему отчетов, в результате были случаи, когда принимались подделанные денежные документы — например, по авансовому отчету Гольденберга. Старший бухгалтер Григорьев допустил переплату около 400 руб. по командировкам, а заместитель главного бухгалтера Лазарев самочинно списал дебиторскую задолженность в сумме 2647 руб.

Обнаружен и другой совершенно нетерпимый факт. Незаконно и безо всякого акта, на основании одного лишь письма директора завода был списан с баланса самолет. При этом даже не учитывалась возможность использования частей самолета.

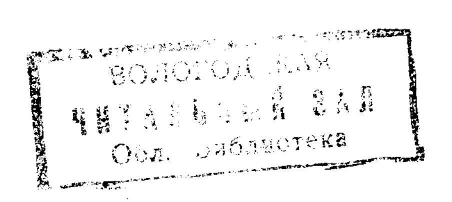
Приказом № 37 по Главсевморпути новому руководству Управления полярной авиации предложено учесть все эти нарушения бюджетно-финансовой дисциплины и не допускать расходования кредитов, выделенных на общефлотские, авиаизыскательские расходы, не по назначению.

Руководству УПА предложено немедленно взыскать всю дебиторскую задолженность по обмундированию и пересмотреть список лиц, имеющих право пользоваться спецодеждой.

УПА предложено при заключении договоров с поставщиками на 1939 год установить такой порядок, чтобы расчеты с поставщиками производились, как правило, непосредственно получателями материалов и оборудования, минуя центр.

Приказом предусмотрен и ряд других мероприятий, направленных на укрепление бюджетно-финансовой дисциплины.

Помощнику начальника УПА т. Либман указано на незаконное установление повышенной зарплаты бухгалтеру Успенскому и на нарушение бюджетной дисциплины, выразившееся в отдаче распоряжений об уплате непредусмотренных сметами расходов.



Редакционная коллегия

Адрес редакции:
Москва, Никитский бульвар, 9. Тел. 5-93-61

Технический редактор *Ю. А. Таубер.* Корректор *С. И. Шаталов.*
Сдано в набор 2 февраля 1939 г. Подписано к печати 9 марта 1939 г.
Бум. 70 × 108 см. 7 печ. л. + 1 вклейка. 3½ бум. л. 11¾ уч.-авт. л. 120 000 тип. зн. в бум. л.
Уполн. Главлита № А—4895 Заказ № 419. Изд. № 26 Тираж 10 000 экз.

Типография „Коминтерн", Ленинград, Красная ул., 1.